



**DISTRACTION AU VOLANT ET POLITIQUES  
EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ AU TRAVAIL :  
Dossier d'analyse à l'intention des employeurs**



Coalition canadienne contre  
**LA DISTRACTION AU VOLANT**



## Fondation de recherche sur les blessures de la route

La mission de la **Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR)** est de réduire le nombre de décès et de blessures de la route. Indépendante et sans but lucratif, la FRBR est un institut de recherche sur la sécurité routière. Créée en 1964, elle s'est bâtie une renommée internationale grâce à ses études sur les causes des collisions de la route et aux programmes et politiques qu'elle a conçus pour y remédier.



## Drop It And Drive®

Drop It And Drive® (DIAD) est un programme de sensibilisation de la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) visant à prévenir les collisions mortelles et les blessures causées par la distraction. DIAD travaille avec les employeurs pour améliorer la sécurité au travail, protéger la santé de leurs employés et appuyer les actions communautaires favorisant la sécurité routière, et organise des ateliers éducatifs pour sensibiliser les jeunes sur le sujet. Depuis 2010, DIAD a animé des ateliers pour plus de 60 000 travailleurs et jeunes dans toute l'Amérique du Nord.



Cette initiative a été rendue possible grâce à la collaboration et au don de



Crédit photo / droits d'auteur pour l'image de la couverture : P&R Truck Centre Ltd.

Cette publication fournit des informations préparées par des professionnels en sachant que la FRBR n'est pas engagé dans la prestation de services juridiques ou de normes d'emploi; ces services doivent être recherchés auprès d'un professionnel certifié. Les liens fournis sont actifs au moment de la publication; la FRBR n'est pas responsable des liens rompus.

Fondation de recherche sur les blessures de la route  
171, rue Nepean, bureau 200  
Ottawa (Ontario) K2P 0B4  
Tél. : 613-238-5235  
Télec. : 613-238-5292  
Courriel : [tirf@tirf.ca](mailto:tirf@tirf.ca)  
Site Web : [tirf.ca](http://tirf.ca)

Fondation de recherche sur les blessures de la route  
© septembre 2020  
ISBN : 978-1-988945-92-7

# **DISTRACTION AU VOLANT ET POLITIQUES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ AU TRAVAIL : DOSSIER D'ANALYSE À L'INTENTION DES EMPLOYEURS**

Robyn D. Robertson, Stephen W. Brown et Karen Bowman



# REMERCIEMENTS

La Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) tient à remercier la [Coalition canadienne contre la distraction au volant](#) pour son aide dans la réalisation du présent rapport. Les avis éclairés et les conseils que ses membres ont formulés à l'occasion de leur 3<sup>e</sup> assemblée générale annuelle ont été précieux.

La FRBR souhaite également exprimer sa reconnaissance pour leur collaboration à Geoffrey Wood (vice-président de l'[Alliance canadienne du camionnage](#)), Mike Millian (président de l'[Association canadienne du camionnage d'entreprise](#)) et Michelle Roberts (directrice de projet au sein de l'[Infrastructure Health and Safety Association](#)), qui ont notamment organisé en décembre 2018 un atelier réunissant des professionnels chevronnés du secteur du camionnage. Grâce à cet atelier, qui a permis de recueillir des opinions et des témoignages concrets représentatifs de l'ensemble du secteur, la FRBR a pu cerner des questions cruciales, qu'elle a abordées dans ce dossier d'analyse.

Les auteurs de ce rapport souhaitent reconnaître la contribution des chefs de file du secteur, qui ont apporté à l'atelier leurs connaissances de la gestion et leur maîtrise des opérations sur le terrain, et leur exprimer leur plus vive gratitude. Merci en particulier aux personnes suivantes :

Tom Boehler  
Directeur de la sécurité et de la conformité  
[Groupe d'entreprises Erb](#)

Ron Cameron  
Directeur de la sécurité  
[Liberty Linehaul Inc.](#)

Mario Da Silva  
Directeur des risques d'entreprise et de la sécurité  
[Groupe d'entreprises Manitoulin](#)

John Harrison  
Directeur des opérations de transport  
[CPC Logistics Canada](#)

Trevor Kurtz  
Directeur  
[Brian Kurtz Trucking](#)

Kaitlyn Moor  
Directrice nationale de la santé et sécurité  
[Martin-Brower](#)

Steve Newton  
Directeur de la sécurité  
[Challenger Motor Freight](#)

Jordan Nierop  
Superviseur des opérations  
[Canada Colors and Chemical Distribution Ltd.](#)

Scott Smith  
Président  
[J.D. Smith and Sons Ltd](#)

Norm Sneyd  
Vice-président du développement des affaires  
[Bison Transport](#)

Jim Thomson  
Président et chef de la direction  
[Thomson Group of Companies](#)



# TABLE DES MATIÈRES

<b>REMERCIEMENTS</b>	<b>i</b>
<b>RÉSUMÉ</b>	<b>v</b>
<b>1.0 INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
<b>2.0 TYPES DE COÛTS ET MODÈLES D'ÉVALUATION</b>	<b>5</b>
Phases	6
Limites relatives aux données	6
<b>3.0 COÛTS LIÉS À LA PRÉVENTION DE LA DISTRACTION AU VOLANT ET À LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL</b>	<b>9</b>
3.1 Formation des chauffeurs et programmes et documents d'orientation	12
3.2 Matériel et technologies de sécurité	13
3.3 Programmes de sécurité au travail	16
3.4 Résumé	18
<b>4.0 COÛTS DES COLLISIONS</b>	<b>19</b>
4.1 Coûts au moment de la collision	19
4.2 Coûts à court terme	22
4.3 Coûts à long terme	25
<b>5.0 INVITATION À PASSER À L'ACTION</b>	<b>29</b>
<b>RÉFÉRENCES</b>	<b>33</b>
<b>ANNEXE A : Listes de vérification des coûts des collisions causées par la distraction au volant et des coûts de prévention</b>	<b>35</b>
<b>ANNEXE B : Modèles de politiques en matière de distraction au volant</b>	<b>39</b>
<b>ANNEXE C : Exemples de documents relatifs à la sécurité au travail</b>	<b>40</b>
<b>ANNEXE C-1: Liberty Linehaul - Lettre de l'employeur</b>	<b>41</b>
<b>ANNEXE C-2: Engagement relatif aux distractions</b>	<b>46</b>



# RÉSUMÉ

## Introduction

Les collisions routières sont la première cause de décès par mort violente sur le lieu de travail, si on considère ensemble les secteurs des transports, de la construction et des soins de santé. La distraction au volant entraînant des blessures graves ou des décès représente un coût incommensurable dans la vie personnelle des membres de la famille ou de la communauté des victimes. Par ailleurs, les entreprises subissent d'importantes pertes financières du fait que les employés s'absentent du travail (en raison de blessures), que du matériel est endommagé ou que des biens sont détruits. Ces coûts deviennent exorbitants en cas de fermeture d'une route et les biens sont alors livrés avec retard ou se détériorent avant de pouvoir être livrés.

La prévention des collisions dues à la distraction au volant en milieu de travail est une priorité pour les entreprises. Pour aider les employeurs à renforcer les programmes de sécurité au travail, la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) et son programme Drop It And Drive® (DIAD), en partenariat avec Co-operators, ont élaboré le présent dossier d'analyse. Divers renseignements ont été recueillis auprès des membres de la Coalition canadienne contre la distraction au volant (CCDD) de la FRBR, et auprès de nombreux intervenants ayant assisté à la 3<sup>e</sup> assemblée annuelle. La FRBR a également travaillé en étroite collaboration avec l'Alliance canadienne du camionnage, l'Association canadienne du camionnage d'entreprise (ACCE) et l'Infrastructure Health and Safety Association (ISHA) pour peaufiner le dossier d'analyse en mettant l'accent sur le secteur des transports.

Le dossier d'analyse décrit les coûts relatifs aux programmes de prévention et les compare aux coûts liés aux collisions. Il montre qu'il est important que les politiques sur la distraction au volant fassent partie intégrante des programmes de sécurité au travail et qu'elles soient soutenues par le respect au quotidien de consignes de sécurité. Il contient également un appel à l'action à l'intention des employeurs de ce secteur pour qu'ils mettent en œuvre des politiques sur la distraction au volant comme composante standard des programmes de sécurité au travail. Des outils sont offerts pour aider les employeurs à estimer les coûts pour leur entreprise et à quantifier la valeur des politiques sur la distraction au volant. Cette mesure peut protéger leur personnel et améliorer la sécurité dans les collectivités où ils vivent et travaillent.

## Types de coûts et modèles d'évaluation

On distingue généralement les conséquences, et donc, les coûts de la distraction au volant et des collisions qui en résultent, selon qu'ils sont directs ou indirects. Les coûts directs sont immédiats, tangibles et quantifiables, tandis que les coûts indirects sont plutôt abstraits, peuvent survenir sur une longue période et sont plus difficiles à mesurer. L'objectif est de démontrer le montant qui serait économisé si les collisions étaient évitées. Dans ce rapport, nous avons utilisé un modèle fondé sur des estimations en dollars réels<sup>1</sup>, car ces types de coûts sont plus aisément accessibles et évalués plus prudemment. Les coûts sont présentés selon trois périodes chronologiques distinctes : les coûts au moment de la collision, les coûts à court terme après la collision et les coûts à long terme après la collision.

<sup>1</sup> Le modèle fondé sur des estimations en dollars réels (Real Dollar Estimates Model) vise à quantifier les coûts directement attribuables à une collision; autrement dit, il indique le montant qui pourrait être économisé si la collision avait été empêchée ou évitée. Ce modèle tient compte des coûts tangibles, clairs et accessibles qui peuvent être directement reliés à la collision, comme les coûts relatifs aux services de police, d'incendie et de premiers secours, aux dégâts matériels, aux frais médicaux et juridiques et au report des déplacements, ainsi que des coûts liés à la perte de temps au travail. Ainsi, d'après les résultats d'une étude réalisée en Alberta en 2018 sur les coûts liés aux collisions routières dans la région de la capitale, le coût total estimatif d'une collision mortelle serait de 225 558 \$. Quant à une collision ayant causé des blessures, son coût estimatif serait de 48 341 \$, tandis que celui d'une collision ayant causé uniquement des dommages matériels serait de 14 065 \$ (de Leur, 2018). Cela dit, ce modèle ne tient pas compte des répercussions négatives d'une collision routière pour la société en général, du fait de la perte de productivité et de qualité de vie et du stress émotionnel (Société d'assurance publique du Manitoba, 2016).

## Coûts liés à la prévention de la distraction au volant

Le fait d'investir dans la prévention de la distraction au volant sur le lieu de travail comporte des avantages considérables pour les employeurs. Bien que la conception et la mise en œuvre de programmes d'orientation et de formation, de nouvelles technologies en matière de sécurité et de programmes de sécurité au travail soient généralement considérées comme coûteuses en ressources financières et humaines pour les employeurs, les collisions causées par la distraction au volant, qu'il est possible d'empêcher, coûtent plus encore aux employeurs et au secteur des transports dans son ensemble. Un employeur devrait investir dans la prévention de la distraction au volant pour trois grandes raisons :

- > Un tel investissement offre un excellent rendement du capital investi.
- > Un tel investissement permet de jeter les bases d'une solide culture de la sécurité et favorise un bilan positif en matière de sécurité, ce qui constitue un atout auprès des employés.
- > Le fait de ne pas investir dans la prévention peut coûter beaucoup plus cher et engager une importante responsabilité.

Outre la valeur intangible des activités de prévention qui n'est pas facilement quantifiable, il existe de nombreux coûts d'investissement concret qui créent un retour sur l'investissement, notamment :

- > **Formation des chauffeurs et programmes et documents d'orientation.** Il s'agit d'un investissement important pour les employeurs et les coûts sont généralement fonction de quatre facteurs :
  - » la formation destinée aux nouveaux employés et la durée de celle-ci;
  - » la formation destinée chaque année ou chaque semestre aux chauffeurs qui font déjà partie du personnel;
  - » le choix de la société de transport de concevoir son propre programme de formation ou d'avoir recours à un service sur abonnement;
  - » le fait que la société emploie du personnel à temps plein ou à temps partiel pour la formation du personnel.
- > **Matériel et technologies de sécurité.** Les investissements dans des dispositifs d'arrimage, des gilets à bandes réfléchissantes, des fusées éclairantes servant à signaler aux autres véhicules qu'une voie est bloquée ou qu'un véhicule est en panne, sont depuis longtemps reconnus comme les mesures de sécurité standard, mais au cours de la dernière décennie, plusieurs nouvelles technologies de sécurité ont été rapidement adoptées, notamment :
  - » les applications sur les téléphones et les appareils mobiles qui servent à décourager la distraction au volant;
  - » les dispositifs de sécurité des véhicules, comme les systèmes d'avertissement lors des changements de voie et de collision avant, le freinage automatique et le contrôle électronique de la stabilité, sont les plus courants;
  - » les technologies de surveillance des conducteurs, y compris les dispositifs d'enregistrement électronique et les caméras orientées vers l'avant, sont de plus en plus adoptées et créent des possibilités d'encadrement, et il semble qu'elles réduisent le nombre de collisions impliquant des conducteurs débutants.
- > **Programmes de sécurité au travail.** Puisque les coûts de ces programmes varient selon la taille de l'entreprise, il peut être difficile de les quantifier. Toutefois, la plupart des employeurs reconnaissent qu'il s'agit d'éléments importants de leur budget d'exploitation comprenant notamment ce qui suit :
  - » formation à bord;
  - » messages de sécurité à portée générale visant à renforcer les pratiques;
  - » programmes de formation en ligne;

- » programmes de formation des chauffeurs après un incident.

Nous invitons les employeurs à envisager de faire le suivi d'importants indicateurs relatifs aux incidents causés par la distraction au volant pour rehausser la sécurité. La communication à l'interne de ces mesures favorisera l'attention portée à cette importante question et servira à l'élaboration de programmes de sécurité au travail. Parmi les mesures clés, notons le nombre d'incidents liés à la distraction au volant, le nombre de conducteurs impliqués dans ces incidents, le nombre d'incidents évités de justesse liés à la distraction au volant et les coûts immédiats de chacun de ces incidents.

### **Coûts liés aux collisions causées par la distraction au volant**

Les coûts liés aux collisions causées par la distraction au volant peuvent survenir au cours de trois phases distinctes.

- > Les coûts au moment de la collision, qui sont :
  - » les dommages au véhicule;
  - » les frais de remorquage;
  - » la perte ou l'endommagement de marchandises;
  - » le coût du personnel présent sur les lieux de la collision;
  - » les coûts environnementaux (par exemple, les frais de nettoyage après un déversement);
  - » les coûts liés aux relations publiques et à la couverture médiatique.
- > Les coûts à court terme, qui sont engagés dans les 30 jours suivant une collision :
  - » les contraventions pour infractions au Code de la route;
  - » les frais juridiques;
  - » une perte de carburant en raison de l'attente pendant les problèmes de circulation;
  - » une perte de temps due aux fermetures de routes ou aux problèmes de circulation (secteur des transports);
  - » le remplacement temporaire des employés;
  - » les versements au titre de l'indemnisation des accidentés du travail, après enquête du ministère du Travail;
  - » la réparation ou le remplacement des véhicules;
  - » les interruptions de la chaîne d'approvisionnement des marchandises ou des pièces.
- > Les coûts à long terme, qui sont engagés plus de 30 jours après une infraction ou une collision :
  - » une augmentation des primes d'assurance;
  - » une augmentation des primes d'assurance maladie des employés;
  - » les frais juridiques;
  - » le remplacement des employés tués ou blessés.

### **Appel à l'action**

La distraction au volant joue un rôle dans le quart des collisions routières mortelles; c'est également, parmi les comportements qui causent des collisions, un des plus courants. Ces coûts sont considérables et, selon les chefs de file du secteur, les coûts les plus élevés comprennent l'engagement de la responsabilité et le risque d'action en justice, le nettoyage des lieux, le remorquage, les réparations, les frais d'assurance et la publicité négative.

Toutefois, il ne s'agit pas de simples chiffres. Les coûts liés aux collisions causées par la distraction au volant peuvent être évités. Afin de remettre ces coûts en perspective, les employeurs sont invités à utiliser les données et les estimations présentées dans ce rapport, en complément de ce qu'ils savent déjà des coûts supportés par leur propre entreprise, afin de calculer ce que pourrait leur coûter ne serait-ce qu'une collision causée par la distraction au volant. Les employeurs peuvent ensuite comparer ce montant avec le montant qu'ils ont investis pour la prévention, lequel est certainement largement inférieur.

Tous les employeurs du secteur des transports ont un rôle important à jouer dans la réduction du nombre de collisions causées par la distraction au volant. Il est essentiel que les petites comme les grandes entreprises fassent preuve de leadership en la matière. La valeur d'une politique de travail sur la distraction au volant n'est plus à prouver; la plupart des employeurs qui ont décidé d'interdire le cellulaire au volant et de mettre en œuvre des politiques en matière de distraction au volant affirment n'avoir observé aucun effet négatif sur la productivité.

Les employeurs qui ne se sont pas encore dotés d'une politique en matière de distraction au volant doivent faire de l'instauration d'une telle politique une priorité. Les employeurs qui se sont déjà dotés d'une telle politique devraient porter leurs efforts sur l'application de cette politique en vérifiant que les pratiques opérationnelles la renforcent et en l'intégrant dans des programmes de sécurité au travail et des programmes de formation. Pour que les principales exigences de cette politique puissent être respectées par les différentes fonctions de l'entreprise, il est essentiel d'inciter les employés à détecter les risques potentiels et à chercher des solutions.

En résumé, les employeurs conviennent que toute personne qui croit que la sécurité coûte trop cher devrait mesurer les coûts liés à une exploitation non sécuritaire ainsi qu'aux blessures et décès au travail, et les comparer aux coûts nécessaires pour la sensibilisation et l'élaboration de politiques efficaces.



*Crédit photo / droits d'auteur : CPC Logistics Canada*

## 1. INTRODUCTION

La prévention des collisions dues à la distraction au volant en milieu de travail est une préoccupation de plus en plus forte pour les entreprises des secteurs privé et public. La distraction au volant entraînant des blessures graves ou des décès représente un coût incommensurable dans la vie personnelle des membres de la famille ou de la communauté des victimes, ainsi que de leurs collègues. Par ailleurs, les entreprises peuvent subir d'importantes pertes économiques du fait que les employés s'absentent du travail en raison de blessures ou parce que certains biens ont été endommagés ou détruits. Ces coûts deviennent exorbitants en cas de fermeture d'une route, car les biens sont alors livrés avec retard ou se détériorent avant de pouvoir être livrés.

Un grand nombre d'organismes financés par l'impôt des contribuables subissent également des coûts. En fin de compte, c'est la société tout entière qui doit supporter le coût de la distraction au volant, du fait de l'augmentation des impôts et des coûts des services, ce qui représente un véritable problème.

- > Les collisions routières étaient la principale cause de décès traumatiques en milieu de travail, si on considère ensemble les secteurs des transports, de la construction et des soins de santé, d'après l'organisme britanno-colombien WorkSafeBC. Entre 2012 et 2016 :
  - » 344 184 jours de travail ont été perdus au total, et 185 310 378 \$ ont été payés en réclamations;
  - » chaque année, en moyenne, 21 travailleurs sont morts dans une collision liée au travail et 1 300 travailleurs se sont absentés du travail parce qu'ils avaient été blessés lors d'une collision liée au travail;
  - » 33 % de tous les décès traumatiques liés au travail dans la province étaient attribuables à des collisions;
  - » rien que dans le secteur des transports, 62 % de toutes les réclamations concernaient des camionneurs;

**Combinant tous les secteurs, les secteurs des transports, de la construction et des soins de santé, les collisions routières étaient la principale cause de décès traumatiques en milieu de travail en Colombie-Britannique.**

- » 621 réclamations pour blessures graves et 59 décès liés au travail qui ont été acceptés, ce qui a abouti à 3 369 réclamations de perte de temps acceptées pour des prestations d'invalidité à court ou à long terme, ou des prestations de survivant, ont été accordées l'année même où la blessure est survenue ou au cours de premier trimestre de l'année suivante (WorkSafeBC, 2018).
- > Près de deux cinquièmes (39 %) des personnes décédées dans des incidents traumatiques sur le lieu de travail en 2017 ont été tuées dans des collisions de la route, d'après la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT) (CSPAAT, 2018a).
- > Près d'un tiers (29 %) des personnes décédées dans des incidents traumatiques sur le lieu de travail en Saskatchewan en 2018 ont perdu la vie dans une collision de la route, d'après la Saskatchewan Government Insurance (SGI). Entre 2008 et 2018, en moyenne, 23 % des décès traumatiques en milieu de travail étaient dus à une collision routière (SGI, 2019).
- > Parmi tous les décès dus à l'exposition à un risque aigu ou à une maladie professionnelle enregistrés entre 2008 et 2017, 21 % étaient attribuables à une collision routière, d'après SAFE Work Manitoba. L'examen de la répartition des décès selon la profession montre que 12 % des victimes étaient des camionneurs (SAFE Work Manitoba, 2018).
- > En 2015, les incidents liés au transport comptaient pour 41 % des décès sur le lieu de travail enregistrés aux États-Unis (Lundin, 2017).
- > Aux États-Unis, on estime que les collisions de la route sont la principale cause d'incidents de travail mortels (Centers for Disease Control and Prevention, 2011).
- > Les conducteurs non professionnels qui conduisent un véhicule pour faire de la vente sur le terrain ou les autres employés qui répondent à des demandes d'intervention, qui participent à des réunions ou à des activités ou qui font des commissions en rapport avec leur travail risquent autant que les conducteurs professionnels d'être impliqués dans une collision. Dans une étude américaine portant sur la comparaison des données relatives aux collisions routières mortelles liées au travail figurant dans le Census of Fatal Occupational Injuries (CFOI) avec celles du Fatality Analysis Reporting System (FARS), il a été établi que 51 % des victimes de ces collisions sont décédées dans le cadre d'opérations de transport et de déplacement d'équipement (Byler et coll., 2016).

En particulier, la distraction au volant est devenue une priorité en matière de sécurité routière au Canada, car le nombre de décès qui lui sont attribuables dépasse aujourd'hui dans plusieurs provinces celui des décès dus à la conduite avec facultés affaiblies<sup>1</sup> (Robertson et coll., 2017). Voici ce que montrent les plus récents chiffres à l'échelle nationale :

- > D'après les données de 2016 de la base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR, plus de 300 personnes ont été tuées au Canada suite à des collisions causées par la distraction au volant (Brown et coll., 2019).

**En 2016, plus de 300 personnes ont été tuées au Canada suite à des collisions causées par la distraction au volant.**

- > L'âge ou le sexe n'ont pas d'incidence importante sur la distraction au volant.
- > Le plus souvent, une collision liée à la distraction au volant provoque la mort d'autres usagers de la route, et non celle du conducteur distrait (Brown et coll., 2019).
- > On estime que la distraction a joué un rôle dans 23 % des collisions mortelles et 28 % des collisions ayant causé des blessures graves au Canada en 2015 (Transports Canada, 2018).
- > Sur les 548 décès concernant les occupants de camions lourds enregistrés en 2016 aux États-Unis, 33 (soit 6 %) étaient liés à une distraction de la part du chauffeur du camion (FMCSA, 2017).

Au cours des cinq dernières années, de nombreuses provinces ont imposé des amendes et des sanctions de plus en plus sévères et mené des actions de sensibilisation et de collecte de données. On sait que les lois

<sup>1</sup> Cette augmentation s'explique en partie par une amélioration de la collecte de données au cours des quatre dernières années.

et règlements de chaque gouvernement ont des effets positifs, mais l'introduction de ces instruments peut prendre beaucoup de temps.

L'action policière étant un autre moyen de réduire la distraction au volant, les services de police se sont mis à poursuivre les conducteurs fautifs pour négligence criminelle ayant causé des blessures ou la mort. Cependant, le maintien d'une forte présence policière exige d'importantes ressources et n'est pas envisageable à long terme, puisque les services de police doivent se consacrer à d'autres priorités, en matière de sécurité routière notamment. En outre, les chefs de file du secteur ne souhaitent pas se contenter d'attendre un changement.

Les employeurs du secteur des transports peuvent aujourd'hui apporter des changements en collaborant et en faisant preuve de leadership pour améliorer les normes de sécurité de l'industrie. L'offre de formation et le recours aux nouvelles technologies sont deux moyens efficaces à la portée des employeurs pour lutter contre la baisse de la vigilance au volant. La mise en place par les employeurs de politiques sur le travail,

soutenues par l'action policière, pourrait permettre aux sociétés de transport de réduire les coûts des collisions dues à la distraction au volant.

**Ce document a pour but de motiver les employeurs à prendre des mesures préventives pour réduire la distraction au volant sur le lieu de travail, car en fin de compte, c'est tout le secteur qui paie pour ces collisions.**

Ce document a pour objectif de motiver les employeurs à prendre des mesures préventives pour réduire la distraction au volant sur le lieu de travail, car en fin de compte, c'est tout le secteur qui

paie pour ces collisions. Ce rapport contient un résumé des données disponibles pour quantifier les coûts de la distraction au volant pour une entreprise. Surtout, il montre qu'il est important que les politiques sur la distraction au volant fassent partie intégrante des programmes de sécurité au travail et que ces politiques soient soutenues par le respect au quotidien de consignes de sécurité. Voici ce que le lecteur y trouvera :

Dans la **première partie**, une introduction au sujet et une description de l'ampleur du problème.

Dans la **deuxième partie**, une description du modèle d'évaluation utilisé et des coûts directs et indirects pris en compte.

Dans la **troisième partie**, une analyse des coûts de la mise en place de mesures de prévention de la distraction au volant et de programmes de sécurité au travail.

Dans la **quatrième partie**, une estimation des coûts directs et indirects d'une collision causée par la distraction au volant.

Dans la **cinquième partie**, un résumé des résultats et une invitation à passer à l'action à l'intention des sociétés de transport.

L'**annexe A** comporte une liste de vérification que les sociétés de transport peuvent utiliser pour estimer les coûts potentiels pour leur entreprise d'une collision causée par la distraction au volant et les comparer au coût d'un investissement initial dans des programmes de formation et de sécurité au travail, ou encore dans des programmes de sensibilisation.

Les coûts et les estimations mentionnées dans ce rapport sont là pour permettre aux employeurs d'appréhender les conséquences possibles de la distraction au volant et d'une collision causée par celle-ci. Grâce à ces renseignements, les employeurs pourront bâtir un dossier détaillé qui correspond plus précisément à la réalité de leur entreprise.

Fait notable, certains de ces coûts se prêtent difficilement à la comparaison, car ils sont tirés d'un vaste éventail de sources. Certaines de ces sources présentent des chiffres réels fournis par les organisations, tandis que d'autres présentent des projections de coûts élaborées dans un but précis. De même, certains coûts se rapportent aux collisions routières dans leur ensemble, alors que d'autres ne concernent que les collisions causées par la distraction au volant.





## 2. TYPES DE COÛTS ET MODÈLES D'ÉVALUATION

On distingue généralement les conséquences et donc, les coûts de la distraction au volant et des collisions qui en résultent, selon qu'ils sont directs ou indirects. Les coûts directs sont immédiats, tangibles et quantifiables, tandis que les coûts indirects sont plutôt abstraits, se font sentir à plus long terme et peuvent être difficiles à mesurer. Voici les types de coûts de chaque catégorie présentés dans ce rapport :

> **Coûts directs :**

- » dommages au véhicule ou réparation ou remplacement de l'équipement;
- » marchandises ou infrastructures perdues ou endommagées;
- » augmentation des primes d'assurance;
- » amendes imposées aux chauffeurs ou à leur employeur;
- » frais juridiques;
- » frais médicaux payables aux services de santé.



*Crédit photo / droits d'auteur :  
P&R Truck Centre Ltd.*

> **Coûts indirects :**

- » diminution de la productivité en raison d'une perte de compétences ou d'efficacité professionnelle ;
- » coûts liés à l'embauche et à la formation de remplaçants;
- » formalités relatives à la collision;
- » actions au civil à la suite d'une collision;
- » remplacement des marchandises perdues ou endommagées.

D'autres coûts indirects sont encore plus difficiles à mesurer; par exemple, la baisse de moral des employés ou la publicité négative faite aux entreprises impliquées dans une collision causée par la distraction au volant. Pour certaines sources, les coûts indirects représentent entre 5 et 50 fois le montant total des coûts directs d'une collision (Fellenstein, 2013); pour d'autres plus conservateurs, le partage entre les coûts indirects et les coûts directs est presque égal. Par exemple, Parachute (2015) estime que le coût lié aux

blessures découlant d'une collision se compose de 2,145 milliards de dollars de coûts directs et de 2,144 milliards de dollars de coûts indirects.

Bien entendu, il est délicat d'essayer de quantifier la perte d'un emploi, de la mobilité ou de la vie, car les diverses méthodes à notre disposition pour ce genre de calcul donnent des résultats très variables et sujets à controverse (BTE, 2000).

Dans ce rapport, nous avons utilisé un modèle fondé sur des estimations en dollars réels<sup>2</sup>, car ce sont les plus aisément accessibles et les plus prudentes. Ce modèle permet par ailleurs aux employeurs de cerner les coûts liés à la distraction au volant et aux collisions causées par celle-ci qui peuvent avoir une incidence sur leur entreprise, et de les mesurer. Les coûts associés à chacune des trois grandes phases (voir ci-après) pèsent directement sur les employeurs et peuvent avoir des répercussions sur les consommateurs en cas d'augmentation du prix des produits et services.



*Crédit photo / droits d'auteur :  
CPC Logistics Canada*

## Phases

Les coûts associés à la distraction au volant, ainsi qu'aux infractions et aux collisions qui en résultent, sont répartis selon trois phases distinctes :

- > **Moment de la collision.** Les coûts de cette catégorie naissent directement de la collision, quelques heures au maximum après celle-ci.
- > **Court terme après la collision.** Les coûts de cette catégorie correspondent aux dépenses qui découlent directement d'une collision et qui sont engagées dans un délai de 30 jours après celle-ci.
- > **Long terme après la collision.** Les coûts de cette catégorie comprennent les dépenses engagées plus de 30 jours après une collision.

## Limites relatives aux données

L'interprétation des données présente d'importantes lacunes en raison de certaines limites propres aux sources de données, dont les suivantes :

- > Les projections de coûts fondées sur les taux de collisions reposent sur l'hypothèse que le coût d'une collision causée par la distraction au volant est le même que celui de tout autre type de collision routière de gravité égale, même s'il existe quelques variations d'une province à l'autre quant aux coûts de la surveillance policière, de l'arrivée sur place des premiers intervenants et de l'hospitalisation ou aux répercussions économiques des fermetures de routes.
- > Chaque fois que des données étaient accessibles, nous avons distingué le coût des collisions causant uniquement des dommages matériels de celui des collisions causant des blessures et de celui des collisions mortelles. Toutefois, la plupart du temps, les données ne sont pas réparties en fonction de la gravité de la collision. Sauf indication contraire, le calcul des coûts portera sur des collisions de gravité diverse; le coût moyen obtenu masque donc les différences importantes qui peuvent exister

<sup>2</sup> Le modèle fondé sur des estimations en dollars réels (Real Dollar Estimates Model) vise à quantifier les coûts engagés en lien direct avec une collision; autrement dit, il indique le montant qui pourrait être économisé si la collision avait été empêchée ou évitée. Ce modèle tient compte des coûts tangibles, clairs et accessibles qui peuvent être directement reliés à la collision, comme les coûts relatifs aux services de police, d'incendie et de premiers secours, aux dommages matériels, aux frais médicaux et juridiques et au report des déplacements, ainsi que des coûts liés à la perte de temps au travail. Ainsi, d'après les résultats d'une étude réalisée en Alberta en 2018 sur les coûts liés aux collisions routières dans la région de la capitale, le coût total estimatif d'une collision mortelle serait de 225 558 \$. Quant à une collision ayant causé des blessures, son coût estimatif serait de 48 341 \$, tandis que celui d'une collision ayant causé uniquement des dommages matériels serait de 14 065 \$ (de Leur, 2018). Cela dit, ce modèle ne tient pas compte des répercussions négatives d'une collision routière pour la société en général, du fait de la perte de productivité et de qualité de vie et du stress émotionnel (Société d'assurance publique du Manitoba, 2016).

entre le coût d'une collision mortelle et celui d'une collision causant uniquement des dommages matériels.

- > Les rapports publiés comportent généralement les données relatives au coût total de toutes les collisions de la route. Ainsi, bon nombre des estimations présentées dans ce rapport sont fondées sur la proportion des collisions mortelles attribuables à la distraction au volant. Par exemple, si le coût d'une collision mortelle est estimé à 4 millions de dollars, et qu'environ 25 % des collisions mortelles sont liées à la distraction, alors 25 % du coût de chaque collision mortelle sera attribué à la distraction au volant et le coût projeté sera donc de 1 000 000 \$.
- > Les provinces canadiennes n'imposent pas toutes le même seuil pour la déclaration des collisions ayant causé des dommages matériels.
- > La manière dont chaque commission des collisions du travail comptabilise les pertes de temps varie également d'une province à l'autre, ce qui donne lieu à des différences dans le calcul des coûts des collisions. Par exemple, certaines commissions considèrent qu'il y a blessure avec perte de temps dès qu'un employé manque son quart de travail en raison d'une blessure, tandis que pour d'autres, c'est lorsque l'employé blessé quitte son quart de travail en cours (Taylor et Keefe, 2018). La Politique sur l'analyse coûts-avantages du Secrétariat du Conseil du Trésor fournit également des indications sur les estimations de la valeur de la vie statistique.<sup>3</sup>
- > Les coûts de technologies spécifiques ont été estimés sur la base de consultations avec des professionnels du secteur. Ces coûts estimés peuvent varier en fonction de la taille de la flotte de camions, le nombre de conducteurs, le niveau des services fournis et d'autres facteurs.



Ainsi, la comparaison directe des coûts individuels présentés dans ce rapport n'a guère de pertinence.

<sup>3</sup> <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/gestion-reglementation-federale/lignes-directrices-outils/politique-analyse-couts-avantages.html>





### 3. COÛTS LIÉS À LA PRÉVENTION DE LA DISTRACTION AU VOLANT ET À LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Le fait d'investir dans la prévention de la distraction au volant sur le lieu de travail comporte des avantages considérables pour les employeurs. La conception et la mise en œuvre de programmes d'orientation et de formation, de nouvelles technologies en matière de sécurité et de programmes de sécurité au travail sont généralement considérées comme coûteuses en ressources financières et humaines pour les employeurs. Pourtant, les collisions causées par la distraction au volant, qu'il est possible d'empêcher, coûtent plus encore aux employeurs et au secteur des transports dans son ensemble.

Les coûts liés aux collisions découlant de la distraction au volant ne se limitent pas seulement au moment où la collision a eu lieu. Les employeurs peuvent avoir à supporter pendant plusieurs mois, voire plusieurs années, des coûts qui pèseront sur tous les aspects de leurs activités. Cette menace pèse d'autant plus lourd sur les petites entreprises que le coût d'une seule collision causée par la distraction au volant peut entraîner leur faillite.

Les flottes de camions au Canada servent des clientèles diverses. L'Association canadienne du camionnage d'entreprise (ACCE) représente des flottes privées spécialisées de camions sous contrat. Ses membres livrent des produits alimentaires, des produits de consommation emballés et des matériaux de construction. L'ACCE représente également des fournisseurs de services publics d'électricité et de télécommunication, des services de travaux publics municipaux et des services de gestion des déchets. D'après les estimations de l'ACCE, la taille des flottes des sociétés membres varie d'un seul camion à un millier de camions (ACCE, 2019). L'Alliance canadienne du camionnage (ACC) est une fédération d'associations de camionnage provinciales. Elle représente environ 4 500 transporteurs et fournisseurs du secteur. D'après les estimations de l'ACC, 32 % de ses sociétés membres possèdent une flotte d'au plus 20 camions (ACC, 2019).

Un employeur devrait investir dans la prévention de la distraction au volant pour trois grandes raisons :

- > Un tel investissement offre un excellent rendement du capital investi.
- > Un tel investissement permet de jeter les bases d'une solide culture de la sécurité et favorise un bilan positif en matière de sécurité, ce qui constitue un atout auprès des employés.
- > Le fait de ne pas investir dans la prévention peut coûter beaucoup plus cher et donner lieu à d'importantes obligations.

**L'investissement offre un excellent rendement du capital investi.** Il n'est pas facile de savoir quelles sommes les employeurs consacrent à la prévention. Dans le secteur des transports, les employeurs évaluent généralement les activités de prévention selon leur rendement du capital investi (RCI) plutôt que selon le montant investi pour les mettre sur pied. Plus précisément, le RCI se mesure à l'aide de données sur le maintien des effectifs et l'évitement des coûts liés aux collisions, qui peuvent réduire les coûts d'assurance et le montant des frais juridiques. Bien entendu, même si le rapport coûts-bénéfices des activités de prévention est vraiment avantageux, le plus important réside dans d'autres avantages, de nature plus abstraite. Selon de nombreux employeurs, « la sécurité n'a pas de prix; elle rapporte »; pour ceux-là, l'investissement réalisé se traduit par une baisse de roulement du personnel et une augmentation des taux de maintien des employés qualifiés et compétents, dans un secteur où le bassin de candidats potentiels est réduit.

**L'investissement permet de jeter les bases d'une solide culture de la sécurité et favorise un bilan positif en matière de sécurité, ce qui constitue un atout auprès des employés.**

Au sein du secteur des transports, il est généralement reconnu que le développement d'une culture de la sécurité commence par la rédaction et la mise en œuvre de politiques de sécurité. Il est arrivé que des employeurs, préoccupés par le fait que les politiques en matière de distraction au volant puissent nuire à la productivité, ont dispensé certains membres du personnel d'exploitation, notamment les équipes de vente sur le terrain, du respect des politiques en matière de distraction au volant. Cette pratique est inquiétante, parce que le fait que les voyageurs de commerce roulent sur de très longues distances, augmente pour eux le risque de collision routière, comparativement à d'autres types d'employés (National Safety Council, 2015).



*Crédit photo / droits d'auteur :  
CPC Logistics Canada*

D'ailleurs, un rapport du conseil national de sécurité des États-Unis (National Safety Council) montre que les politiques qui interdisent aux conducteurs d'utiliser un téléphone cellulaire, que ce soit en le tenant à la main ou en utilisant un dispositif mains libres, n'ont pas eu d'effet négatif sur la productivité. La plupart des employeurs qui pratiquent l'interdiction totale des téléphones cellulaires ont indiqué n'avoir constaté aucune baisse de la productivité; certains ont même constaté une amélioration de la productivité (National Safety Council, 2015) :

- > Sur tous les répondants à une enquête de 2010 auprès des sociétés figurant dans le classement Fortune 500 qui avaient mis en place une interdiction complète d'utilisation des téléphones cellulaires, seulement 7 % ont affirmé que la productivité avait baissé, contre 19 % qui pensaient que la productivité avait en réalité augmenté (National Safety Council, 2011). Autre exemple, quand une firme d'ingénierie internationale dotée d'une très importante force commerciale (AMEC) a interdit l'utilisation des téléphones cellulaires, plus de la moitié des employés s'attendaient à une baisse de productivité. Bien au contraire, une fois que les employés se sont habitués à la nouvelle règle, ils étaient 96 % à déclarer que leur productivité était la même ou avait augmenté (National Safety Council, 2015; Distracted Driving Symposium, 2008).

Par ailleurs, certains employeurs ont mis en place des politiques sur les lieux de travail qui prévoient des sanctions pour les conducteurs qui feraient preuve de distraction au volant, peu importe que l'infraction ait été constatée par les autorités policières ou par l'employeur.

La mise en œuvre de pratiques opérationnelles au quotidien qui soutiennent les politiques mises en place est un facteur également important.

**Selon certains employeurs de l'industrie, les programmes de sécurité ne doivent pas seulement imposer des exigences supérieures à la norme minimale, mais également promouvoir des pratiques exemplaires et l'amélioration continue.**

Selon certains employeurs de l'industrie, les programmes de sécurité ne doivent pas seulement imposer des exigences supérieures à la norme minimale, mais également promouvoir des pratiques exemplaires et l'amélioration continue. Pour que ces programmes soient efficaces, les employés doivent être convaincus d'être libres de s'exprimer pour dénoncer une situation dangereuse. Par exemple, certaines sociétés de camionnage encouragent leurs chauffeurs à juger eux-mêmes s'ils sont capables de prendre la route ou de livrer un chargement en toute sécurité. Si un chauffeur signale de mauvaises conditions météorologiques ou routières, ou s'il se sent fatigué, la société communique avec le client pour lui indiquer que la livraison risque d'être retardée pour des raisons de sécurité. Certaines entreprises qui ont adopté ce fonctionnement affirment que les plaintes de clients en raison d'un retard de livraison sont beaucoup moins nombreuses lorsqu'ils savent que ce retard est lié à une question de sécurité.

**Le fait de ne pas investir dans la prévention peut coûter beaucoup plus cher et donner lieu à d'importantes obligations.** Les employeurs reconnaissent également que l'absence de politiques en matière de distraction au volant, ou le non-respect de celles-ci, est à l'origine d'importantes obligations.

**Les entreprises qui adoptent des politiques de sécurité conçues pour protéger les employés et leurs familles, au travail et en dehors du travail, déclarent avoir constaté une amélioration du maintien des effectifs.**

D'ailleurs, de plus en plus de sociétés de transport soulignent même l'importance des politiques de sécurité au-delà du lieu de travail, car les chauffeurs qui subissent des blessures causées par la distraction au volant pendant leurs temps libres sont difficiles à remplacer et leur remplacement coûte cher. La culture de la sécurité d'une entreprise ne devrait donc pas se limiter au chauffeur ni au lieu de travail. Les entreprises qui ont adopté des politiques de sécurité conçues pour

protéger les employés et leur famille à la fois pendant le travail et dans leurs temps libres déclarent avoir constaté une amélioration du maintien des effectifs (Short et coll., 2007).

En fin de compte, c'est l'ensemble du secteur qui assume les conséquences des collisions; c'est pourquoi les employeurs considèrent aujourd'hui comme prioritaire l'adoption de politiques et de pratiques exemplaires en matière de distraction au volant à l'échelle du secteur des transports. Même les sociétés de transport qui affichent le meilleur bilan de sécurité subissent encore les répercussions de collisions impliquant des camions lourds, sous forme de publicité négative et de hausse des primes d'assurance. Du côté des flottes privées, ces collisions peuvent également entacher sérieusement l'image de la marque des produits transportés. Une des principales préoccupations des employeurs tient au fait que l'absence de mesures de prévention ou la non-application des politiques en matière de distraction au volant représente pour les entreprises un coût lié au maintien des effectifs, car les chauffeurs professionnels hésitent à travailler pour une société qui leur fait courir des risques.

### Coûts liés à la prévention

En dehors du fait qu'il est impossible de mesurer la valeur intangible des mesures de prévention, l'investissement dans la sécurité s'accompagne de divers coûts très concrets. On peut répartir ces coûts en trois catégories :

- > formation des chauffeurs et programmes et documents d'orientation;
- > matériel et technologies de sécurité;
- > programmes de sécurité au travail.

Les principaux coûts relatifs à la distraction au volant dans ces trois catégories sont décrits ci-après de manière un peu plus détaillée. Bien sûr, les investissements dans chaque catégorie sont réalisés dans



*Crédit photo / droits d'auteur :  
CPC Logistics Canada*

le cadre d'un programme global de sécurité, mais une partie des coûts de ce programme se rapporte plus particulièrement aux efforts de prévention de la distraction au volant.

### 3.1 Formation des chauffeurs et programmes et documents d'orientation

Un des principaux investissements réalisés par les employeurs du secteur des transports correspond à la mise en œuvre de programmes de formation et d'orientation à l'intention des chauffeurs. Le coût de ces programmes dépend généralement de quatre facteurs :

- > la formation destinée aux nouveaux employés et la durée de celle-ci;
- > la formation destinée chaque année ou chaque semestre aux chauffeurs qui font déjà partie du personnel;
- > le choix de la société de transport de concevoir son propre programme de formation ou d'avoir recours à un service sur abonnement;
- > le fait que la société emploie du personnel à temps plein ou à temps partiel pour la formation du personnel.

La formation initiale des nouveaux chauffeurs varie considérablement après que ceux-ci ont satisfait aux exigences de formation provinciales et ont obtenu un permis de conduire de véhicule commercial. Actuellement, de nombreuses entreprises trouvent difficile d'embaucher un conducteur de moins de 25 ans. Les petites entreprises ont plus de mal que les grandes à proposer des programmes de formation structurés; elles préfèrent former en cours d'emploi un chauffeur expérimenté. La durée d'une formation est variable tant que le chauffeur n'a pas le droit de rouler seul. Les principaux transporteurs exigent qu'un chauffeur ait réussi les programmes internes de formation en classe, ce qui peut représenter de 16 heures à trois ou quatre jours, ou une série de cours de formation en ligne parfois assortie d'un nombre d'heures minimum. La mise en place d'une formation obligatoire pour débutants est en cours dans tout le Canada pour ceux qui souhaitent obtenir un permis de conduire pour un véhicule commercial. Cette formation a été proposée pour la première fois en Ontario en juillet 2017. Avant de pouvoir prendre la route, un candidat doit réussir le programme de formation obligatoire pour débutants, qui se compose de 103,5 heures de formation (dont 36,5 heures en classe, 17 heures de conduite dans un parc à camions, 32 heures de conduite sur la route et 18 heures de formation hors route au volant).

Plus récemment, la Saskatchewan et l'Alberta ont introduit la formation obligatoire pour débutants en mars 2019 et cette formation a également été introduite au Manitoba en septembre 2019.

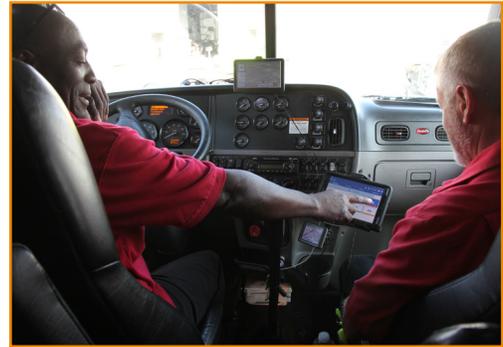
**Niveau et durée de la formation.** Une période d'orientation de 16 heures (deux modules de huit heures) peut être exigée pour les nouveaux chauffeurs. Les nouveaux chauffeurs suivent ensuite un programme de formation pour débutants, d'une durée de 1 à 12 semaines en fonction de leurs connaissances et de leurs compétences de départ, mesurées dans le cadre de l'évaluation initiale et de la présélection. Le coût estimatif total, pour le nouveau chauffeur et le formateur, se situe entre 150 \$ et 200 \$ l'heure, par chauffeur, puisque le camion et sa remorque sont indisponibles pendant la durée de la formation.

La formation en classe est suivie par une formation à bord pouvant durer plusieurs jours, plusieurs semaines, voire plusieurs mois, et le dossier de sécurité des nouveaux chauffeurs peut être vérifié après 15 jours, 45 jours et 90 jours. Certaines sociétés emploient des agents de formation qui sont susceptibles de procéder également à des inspections surprises ou d'accompagner le chauffeur à bord pour observer les pratiques de sécurité. Un employeur propriétaire d'une flotte privée peut également inscrire ses nouveaux chauffeurs à une école de formation professionnelle agréée.

**Formation destinée chaque année ou chaque semestre aux chauffeurs qui font déjà partie du personnel.** Les transporteurs de taille moyenne ou de grande taille exigent aussi parfois que leurs chauffeurs suivent chaque année ou chaque semestre des activités de formation continue. Ces activités portent sur la mise à jour des connaissances et des compétences de conduite et la description des modifications de la réglementation, des politiques et de la législation, et elles s'appuient sur divers outils.

**Formation interne ou sur abonnement et personnel.** Les plus importantes sociétés de transport mesurent leurs coûts de formation par employé; en moyenne, le coût total de formation est de 2 100 \$ par chauffeur. Selon leur taille, les grandes sociétés emploient parfois une ou deux personnes chargées exclusivement d'assurer la formation ou de concevoir des programmes de formation qui sont ensuite téléversés dans un site intranet auquel tous les employés ont accès. Cependant, la plupart des sociétés privilégient le recours à des services sur abonnement, par exemple, Carriers' Edge ou JJ Keller, qui proposent des modules de formation contre un abonnement pour chaque chauffeur. Certains employeurs trouvent ce mode de formation plus avantageux pour offrir à leurs chauffeurs une formation de qualité.

**Exemples de formations.** De plus en plus d'employeurs du secteur du camionnage font valoir aux nouveaux chauffeurs les risques et les conséquences de la distraction au volant dans le cadre de la formation pour les chauffeurs débutants et les programmes de formation. Comme ces programmes se déroulent souvent en partie en classe et en partie à bord du véhicule, le lien avec les politiques de sécurité du travail est de plus en plus clairement établi. Par exemple, dans le cadre de la formation initiale, certaines sociétés demandent à leurs chauffeurs de ne répondre aux appels ou messages texte des clients que lorsqu'ils peuvent le faire en toute sécurité (par exemple, après s'être arrêtés sur le côté, sans gêner le trafic, et avoir mis le véhicule en position de stationnement), et relient ce conseil aux politiques du lieu de travail (ACC, 2017b).



*Crédit photo / droits d'auteur :  
Thomson Terminals Limited*

**Le coût de la mise en œuvre d'une formation standard en prévention pour tous les nouveaux employés est toujours inférieur au coût d'une formation post-incident pour le petit nombre d'employés qui pourraient en avoir besoin.**

L'accent est mis sur le fait d'aider les nouveaux chauffeurs à repérer les distractions sur le lieu de travail, à savoir quand ils sont distraits et à réduire, voire éliminer, les distractions lorsqu'ils sont au volant (Robertson et Brown, 2017). Par exemple, à l'école New England Tractor Trailer Training School, les étudiants apprennent que la première chose à faire pour empêcher la distraction au volant consiste à reconnaître la présence de dangers sur le lieu de travail et à en être conscient (Knodler et coll., 2017). Pour la formation des chauffeurs, Bison Transport a recours à un simulateur

qui montre aux employés les dangers de la distraction au volant. De plus, l'entreprise a publié une vidéo montrant des chauffeurs professionnels en train de passer un examen de conduite sur un simulateur (ACC, 2017c). Liberty Linehaul propose des vidéos de formation sur la sécurité, qu'elle diffuse auprès de tous les employés au moyen de l'intranet (voir l'annexe B).

Pour mettre les coûts de la formation en prévention en perspective, les employeurs conviennent que le coût de la mise en œuvre d'une formation en prévention standard pour tous les nouveaux employés est toujours inférieur au coût de la formation après l'incident pour le petit nombre d'employés qui pourraient en avoir besoin.

### 3.2 Matériel et technologies de sécurité

Du matériel de sécurité, comme des arrimages supplémentaires, des gilets à bandes réfléchissantes, des cônes et des fusées éclairantes servant à signaler aux autres véhicules qu'une voie est bloquée ou qu'un véhicule est en panne, est depuis longtemps présent à bord des camions lourds. Cependant, au cours de la dernière décennie, les sociétés de transport ont adopté un éventail de nouvelles technologies de sécurité. Voici quelques exemples :

- > **Les applications mobiles** qui découragent la distraction au volant peuvent être installées dans les véhicules de l'entreprise. Certains font taire les téléphones cellulaires lorsque le véhicule est en mouvement.

- > **Certaines caractéristiques de sécurité**, comme l'avertisseur de sortie de voie et l'avertisseur de risque de collision à l'avant, sont de plus en plus courantes, en raison des avantages qu'elles représentent pour la sécurité. D'après une enquête auprès d'un petit échantillon de membres de l'ACC de diverses régions du pays et de divers secteurs, les avertisseurs de risque de collision à l'avant, les systèmes de freinage automatique et les dispositifs électroniques de contrôle de la stabilité sont de plus en plus communs.
- > **Parmi les technologies de surveillance** qui sont de plus en plus prisées, on peut citer les dispositifs électroniques d'enregistrement des données et les caméras orientées vers l'avant. Même s'il semble admis que ces technologies comportent de nombreux avantages et permettent de réaliser des économies, celles-ci sont difficiles à chiffrer, car la mise en œuvre de ces technologies est relativement récente. D'après les sociétés qui les utilisent, on peut tout de même relever les avantages suivants :
  - » ces technologies contribuent à inculquer aux conducteurs des réflexes de sécurité grâce auxquels le nombre d'incidents avec perte de temps dus au comportement du conducteur a diminué;
  - » elles permettent de réduire le nombre de collisions impliquant des chauffeurs débutants;
  - » elles entraînent une baisse du nombre de collisions et des coûts qui en découlent;
  - » elles permettent d'améliorer la tenue de registres et de rapports d'inspection;
  - » elles offrent un bon rendement du capital investi sous la forme d'économies réalisées.

Voici des exemples de coûts et d'avantages relatifs au matériel de sécurité :

- > **Avertisseur de sortie de voie et avertisseur de risque de collision à l'avant.** Plusieurs études ont évalué l'efficacité des avertisseurs de sortie de voie, dont le coût est estimé à environ 2 500 \$ à 3 500 \$ par camion. D'après des estimations réalisées aux États-Unis, si chaque camion lourd était équipé de cette technologie, cela entraînerait une réduction de 3 % du nombre de toutes les collisions et une réduction de 6 % des collisions mortelles (Jermakian, 2012). De plus, une analyse des données relatives à la flotte de 14 transporteurs montre une diminution de 48 % du nombre de collisions pour les camions lourds équipés d'un avertisseur de sortie de voie, comparativement aux camions qui n'en sont pas dotés (Cicchino, 2017).
- > **Caméras orientées vers l'avant et vers l'intérieur.** De plus en plus de sociétés de transport équipent désormais leurs camions de caméras orientées vers l'avant. Depuis peu, certaines compagnies d'assurance offrent gratuitement des caméras à leurs sociétés clientes au moment du renouvellement de leur contrat, en guise de mesure d'incitation à la sécurité.



*Crédit photo / droits d'auteur:  
Thomson Terminals Limited*

Ces dispositifs peuvent être loués pour environ 35 \$ par mois. Le coût estimatif d'un système de caméra est d'environ 700 \$ pour la caméra et de 40 \$ par mois pour le service de surveillance. Les caméras installées dans les camions peuvent être orientées vers l'extérieur ou vers l'intérieur. Il faut environ une heure pour les installer, pour un coût d'environ 90 \$, au taux horaire standard. Il faut en outre prévoir du temps pour analyser les événements déclencheurs et informer les chauffeurs sur ces événements.

D'après les employeurs, ces caméras ont permis de réaliser d'importantes économies : grâce à elles, les entreprises ont payé moins de frais juridiques et subi moins de publicité négative, puisqu'elles ont pu prouver que leurs chauffeurs n'avaient pas commis de faute.

Les caméras orientées vers l'intérieur sont activées par certains événements, par exemple un freinage brusque. La caméra se met alors en mode enregistrement et une société de surveillance

signale aux employeurs les événements qui répondent à certains critères. Certaines caméras orientées vers l'intérieur peuvent détecter le fait qu'un chauffeur dodeline de la tête ou que ses yeux se ferment. Dans l'un ou l'autre de ces cas, le siège se mettra à vibrer. Les employeurs affirment dans l'ensemble que cette technologie est un outil de formation important.

Un des obstacles à l'installation d'une caméra orientée vers l'intérieur vient souvent du fait que les employés ont peur de voir leur intimité menacée, car ils ont souvent une couchette dans le véhicule, ou de risquer des sanctions qui réduiront leur sécurité d'emploi. Par ailleurs, des syndicats ont contesté l'utilisation de ces caméras devant les tribunaux, arguant que cette technologie viole le droit à la vie privée. Cependant, il est possible de rassurer les employés et de les amener à adopter ces pratiques de sécurité, en leur expliquant clairement les objectifs de l'utilisation de cette technologie et des données recueillies. Pour certains employeurs, il peut aussi être nécessaire d'indiquer clairement dans la politique applicable qu'il est interdit au chauffeur d'empêcher le bon fonctionnement de cette technologie (en recouvrant la caméra à l'intérieur du véhicule, par exemple).

- > **Dispositifs électroniques d'enregistrement des données.** C'est peut-être la mesure la plus largement acceptée par les intervenants du secteur. Le coût estimatif de ces dispositifs installés dans la cabine est de 600 \$ à 2 000 \$ par camion, plus les frais d'installation, qui varient entre 150 \$ et 300 \$. Les frais mensuels de surveillance s'élèvent à environ 50 \$ par dispositif, auxquels il faut rajouter le logiciel nécessaire pour piloter les dispositifs. Les employeurs ont noté qu'il était important de vérifier que le logiciel du fournisseur était compatible avec la plateforme de répartition en réseau de l'entreprise.

L'utilisation des dispositifs électroniques d'enregistrement des données est un bon moyen, d'après les observations réalisées, de faire baisser les comportements de distraction au volant, d'améliorer la précision des données des chauffeurs et de réduire le risque qu'un chauffeur reçoive une amende pour

**Les dispositifs électroniques d'enregistrement peuvent réduire les comportements de distraction au volant, améliorer la précision des données des chauffeurs et réduire le risque qu'un chauffeur reçoive une amende pour mauvaise tenue des registres.**

mauvaise tenue des registres. Ces résultats confirment ceux d'une enquête américaine, financée par la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA), pour laquelle des données ont été recueillies à propos de camions de classes 7 et 8 afin d'établir l'efficacité des dispositifs électroniques d'enregistrement des données en matière d'infractions relatives à la sécurité ou aux heures de service. Les résultats de l'enquête montrent que les camions équipés de dispositifs électroniques d'enregistrement des données affichaient une réduction (de 11,7 %) du taux global de collisions et une diminution (de 5,1 %) du taux de collisions évitables, par rapport aux camions qui n'étaient pas équipés de ce type de dispositifs (Hickman et coll., 2014).

- > **Systèmes embarqués de surveillance de la sécurité.** Ces systèmes se composent de plusieurs dispositifs télématiques qui recueillent de manière passive des données sur la direction, le freinage et la vitesse, ainsi que sur les mouvements qui entourent le véhicule, au moyen de divers capteurs. Certains systèmes déclenchent une alerte auditive ou visuelle pour le conducteur, lorsque le véhicule recule ou sort de sa voie. Il existe plusieurs types de systèmes sur abonnement qui peuvent fournir des services de surveillance du conducteur pour informer les programmes de sécurité au travail et le coût mensuel estimé par véhicule est minime.

Ces technologies contribuent à améliorer la sécurité du conducteur et à réduire le nombre de collisions (ainsi que les coûts associés), parce qu'elles aident les gestionnaires à prévenir les comportements à risque au volant avant qu'ils ne donnent lieu à une collision (Horrey et coll., 2012). Les données recueillies peuvent servir par exemple à fournir aux chauffeurs une rétroaction sur leur travail et à mieux comprendre les événements critiques. Même si, pour certaines entreprises, les chauffeurs se sont montrés d'abord réticents à utiliser ces systèmes de surveillance du conducteur, leur implantation n'a pas entraîné de départs des chauffeurs s'il était clairement

expliqué que l'objectif était de soutenir et de renforcer la sécurité du chauffeur et que les données recueillies seraient utilisées de manière constructive.

- > **Systèmes de gestion de la flotte.** De nombreuses grandes entreprises se fient à des systèmes de gestion de la flotte. Les coûts estimatifs de l'installation d'un système de gestion de la flotte dans chaque camion se situent entre 1 175 \$ et 3 000 \$. L'abonnement à un système de gestion de la flotte coûte environ 40 \$ à 60 \$ par mois. Ces systèmes peuvent vérifier les heures de service et suivre le travail des chauffeurs, en enregistrant les départs, les arrêts, les mouvements brusques, la vitesse et les freinages brusques. D'après les employeurs, ces systèmes offrent des possibilités de gains opérationnels, car ils donnent aux employeurs les moyens de prendre des mesures préventives afin de gérer les risques et de s'adapter à un contexte et à des événements critiques en constante évolution.
- > **Systèmes de navigation.** Il existe divers formats de systèmes de navigation. Le système de navigation peut faire partie intégrante du camion (comme c'est le cas pour les véhicules de tourisme), il peut prendre la forme d'un module d'un système de gestion des flottes, ou consister en un appareil GPS autonome. Les chauffeurs utilisent également parfois Google Maps sur un téléphone cellulaire solidement fixé au tableau de bord. Le coût d'un système de navigation intégré au système de gestion de la flotte se situe entre 4 \$ et 13 \$ par mois, par camion.

Ces systèmes permettent au chauffeur de se concentrer sur la route; grâce aux instructions audibles, le chauffeur peut garder constamment les yeux sur la route et les mains sur le volant. Ces systèmes servent également à trouver un itinéraire de rechange en cas de fermeture de routes ou de travaux routiers.

- > **Technologies de communications.** Les entreprises sont de plus en plus nombreuses à adopter des technologies qui aident les chauffeurs à gérer leurs communications afin de réduire les distractions sur la route. Dans la plupart des cas, elles choisissent des systèmes par satellite, qui leur coûtent environ 10 \$ à 20 \$ par mois et par camion.

Même si certaines entreprises se déclarent satisfaites de l'utilisation par les chauffeurs d'applications pour téléphones cellulaires, d'autres ont exprimé une inquiétude quant à la confidentialité, surtout si le téléphone utilisé appartient au chauffeur. Certaines compagnies de grande taille qui utilisent des systèmes de répartition choisissent d'informer les chauffeurs de l'arrivée de messages importants, qu'ils pourront consulter une fois leur véhicule arrêté. Un employeur est allé encore plus loin : il a mis sur pied un centre d'appels pour que les membres de la famille des chauffeurs puissent transmettre à ceux-ci les messages personnels importants sans les mettre en danger.

Plus globalement, un avantage de ces technologies réside dans le fait que les données recueillies par les appareils peuvent servir aux employeurs et aux chauffeurs à calculer certains ratios de sécurité. Les données peuvent aussi servir à repérer et à combler des lacunes dans la formation des chauffeurs et à détecter des occasions de mettre à profit les technologies de sécurité. Par ailleurs, les événements enregistrés par ces technologies peuvent servir à mieux comprendre comment améliorer la formation de manière générale et à diffuser des messages de sécurité personnalisés, dans le cadre de programmes de sécurité au travail, dont il sera question dans la rubrique suivante.

### 3.3 Programmes de sécurité au travail

Les coûts liés aux programmes de sécurité au travail varient largement en fonction de la taille de l'entreprise. C'est pourquoi il est difficile de les mesurer, même si la plupart des employeurs les connaissent, car il s'agit d'un poste important de leur budget d'exploitation. Un programme de sécurité au travail se compose habituellement des éléments suivants :

- > formation à bord;
- > messages de sécurité à portée générale visant à renforcer les pratiques;
- > programmes de formation en ligne;
- > programmes de formation des chauffeurs après un incident.



*Crédit photo / droits d'auteur :  
Thomson Terminals Limited*

Ces programmes constituent un outil de prévention essentiel pour les employeurs qui souhaitent sensibiliser leurs employés aux dangers de la distraction au volant. Les programmes peuvent être élargis de manière à s'adresser également aux familles des employés et à leur collectivité locale; certains employeurs offrent par ailleurs des mesures incitatives pour l'adoption de pratiques de conduite sûres. Certaines sociétés de transport ont déclaré que l'organisation par l'entreprise d'activités festives sur le thème de la sécurité avait de nombreux effets positifs sur la cohésion des équipes, la détection des risques et le moral des employés. De façon générale, le fait de faire participer les chauffeurs et les employés aux politiques de sécurité sur le lieu de travail est un facteur important d'adhésion et d'adoption.

Par exemple, Westcan Bulk Transport a désigné la distraction des employés comme un problème de sécurité sur le lieu de travail. L'entreprise a invité ses employés à discuter des manières de réduire la distraction et a organisé un concours de coloriage pour les enfants et les petits-enfants

des employés de Westcan. Les membres de la famille des enfants dont le dessin avait été retenu ont reçu un t-shirt sur lequel ce dessin avait été imprimé. L'entreprise a par ailleurs organisé des « journées de la sécurité » au cours desquelles les membres de la famille des employés ont pu se servir d'un simulateur de conduite (Canadian Occupational Safety, 2016) pour faire l'expérience des dangers liés à la distraction.

De son côté, la société de transport Manitoulin a participé à la campagne de sensibilisation de la police de l'Ontario sur l'île Manitoulin. L'entreprise a financé une campagne d'affichage sur l'île, dont les affiches demandaient aux chauffeurs de ne pas prendre le volant lorsque leurs facultés étaient affaiblies ou qu'ils étaient distraits (McCutcheon, 2014).

Pour certains employeurs, les programmes de sécurité au travail peuvent aussi être décidés en fonction des données recueillies par les systèmes de suivi à bord et de surveillance des chauffeurs. L'analyse des événements critiques est un instrument de formation très utile; elle permet de relever des exemples d'erreurs de conduite afin de proposer des stratégies pour les éviter.

- > **Formation à bord.** Une formation pratique est essentielle pour aider les conducteurs à se familiariser avec les caractéristiques du véhicule et de la sécurité. Les éléments de la formation à bord comprennent les vérifications de sécurité avant la conduite, les manœuvres du véhicule et la familiarisation avec les fonctions de sécurité, l'équipement de communication et de navigation et les journaux de bord.
- > **Messages de sécurité.** Des messages de routine sur les pratiques de sécurité sur le lieu de travail et des messages de sécurité peuvent être transmis par satellite chaque jour aux véhicules. Les chauffeurs consultent ces messages lorsque leur véhicule est à l'arrêt ou est stationné. Certaines entreprises utilisent ces systèmes pour diffuser aussi des bulletins météo, des avertissements en cas de vents forts et de l'information sur l'état du réseau routier.
- > **Programmes de formation en ligne.** Les employeurs peuvent donner à leurs chauffeurs l'accès à des modules de formation en ligne, sur l'intranet de l'entreprise. Ils peuvent aussi choisir de mettre à leur disposition des ordinateurs situés à leur emplacement de travail, pour qu'ils puissent suivre ces cours même s'ils n'ont pas d'ordinateur personnel. Les programmes de formation peuvent servir à fournir une rétroaction positive aux chauffeurs en soulignant le bon comportement de certains chauffeurs en matière de sécurité ou en diffusant des témoignages sur des incidents liés à la distraction au volant, afin de sensibiliser les employés à la question.



- > **Formation des chauffeurs après un incident.** Après un événement critique, un employé peut devoir suivre une formation complémentaire centrée sur les compétences spécifiques à améliorer. L'analyse de ces incidents et la formation complémentaire des chauffeurs peuvent se faire au moyen d'une collaboration entre l'employeur et les employés.

La formation après un incident peut être limitée à quelques heures ou peut durer trois à quatre jours; elle peut comprendre une formation sur simulateur de conduite. Selon la nature de l'incident, la formation complémentaire peut aller d'une heure de pratique à une formation de plusieurs jours, y compris des cours en ligne ou une formation à bord, ou les deux. Si le comportement visé (par exemple, des freinages brusques) persiste, cela peut vouloir dire que le chauffeur est inattentif. Il pourrait alors être convoqué pour un examen de ses habitudes de conduite.

Par exemple, une entreprise pourrait imposer une formation complémentaire à un chauffeur dont les comportements de conduite à haut risque ont été repérés à l'occasion d'une collision, d'un enregistrement d'événement, d'une infraction ou d'une inspection. La durée totale de la formation complémentaire est comprise entre une heure et 16 heures, en fonction du comportement qui doit être modifié.

### 3.4 Résumé

Les employeurs reconnaissent que l'investissement dans la sécurité réduit les coûts, atténue les risques et protège l'image et la réputation de l'entreprise. Une entreprise affichant un bon profil de transporteur et des indicateurs de sécurité élevés au regard du Code national de la sécurité (CNS) et dans le système provincial de suivi de la sécurité des transporteurs routiers verra diminuer ses coûts d'assurance et ses frais juridiques. Un bon dossier comporte également un certain nombre d'avantages plus abstraits, notamment en ce qui concerne le maintien des effectifs et leur motivation.

La formation des chauffeurs, l'utilisation accrue du matériel de sécurité et les programmes de sécurité au travail engendrent bien sûr des coûts. Les employeurs sont invités à calculer ces coûts de prévention en passant en revue les différents types de coûts décrits dans cette partie et en exploitant les renseignements contenus dans leur budget d'exploitation. Ils pourront ainsi mettre en perspective les coûts liés aux collisions, présentés dans la partie suivante, et mieux comprendre la valeur qu'ont les programmes de sécurité sur le lieu de travail axés sur la lutte contre la distraction au volant.



## 4. COÛTS DES COLLISIONS

Comme cela a été mentionné à la partie 2, les coûts des collisions causées par la distraction au volant peuvent naître au cours de trois phases distinctes. En premier lieu, certaines dépenses doivent être engagées directement au **moment de la collision** ou quelques heures au maximum après celle-ci. Par la suite, il y a les coûts à **court terme après la collision**, qui surviennent dans un délai de 30 jours. Enfin, les coûts à **long terme après la collision** sont ceux qui naissent plus de 30 jours après la collision.

### 4.1 Coûts au moment de la collision

Les employeurs peuvent avoir à supporter certains coûts directs dès le moment de la collision ou de l'infraction. Ces coûts varient selon le degré de culpabilité de l'employé, l'étendue des dommages occasionnés par lui et la gravité de la collision. On peut répartir ces coûts comme suit :

- > les dommages au véhicule;
- > les frais de remorquage;
- > la perte ou l'endommagement de marchandises;
- > le coût du personnel présent sur les lieux de la collision;
- > les coûts environnementaux (par exemple, les frais de nettoyage après un déversement);
- > les coûts liés aux relations publiques et à la couverture médiatique.

Des précisions sur l'étendue de ces coûts figurent ci-après.

#### 4.1.1 Dommages au véhicule

Les dommages au véhicule représentent un coût important, susceptible de varier grandement en fonction de la gravité de la collision. Chaque jour qui passe sans que l'employeur n'ait pu trouver un camion de remplacement représente pour l'entreprise une perte d'une journée de revenus du fait que le camion est hors d'usage.

#### 4.1.2 Frais de remorquage

Une collision causée par la distraction au volant peut engendrer des frais de remorquage importants pour une entreprise de transport. Ces coûts peuvent même être considérables si les camions de l'entreprise roulent dans plusieurs provinces et territoires canadiens ainsi qu'aux États-Unis. Parmi les facteurs qui font grimper rapidement ces coûts, on peut citer la distance entre le lieu de la collision ou du déversement

et le siège social de l'entreprise au Canada, les frais de main-d'œuvre sur le lieu de la collision ou du déversement, la réparation et le remplacement de véhicules et l'éventualité de poursuites judiciaires.

Dans certains cas, l'entreprise n'a pas le choix de la société de remorquage, notamment lorsque l'incident a lieu ailleurs que dans la province de l'employeur. Dans chaque province/territoire, il existe des tarifs négociés pour les conducteurs, mais pas dans le cas des camions. La Police provinciale de l'Ontario appliquant la règle du « premier fournisseur disponible », la société de remorquage choisie peut ne pas avoir d'accord avec la société de camionnage.

La liste ci-dessous comprend certains frais de remorquage courants en cas de collision causée par la distraction au volant impliquant des camions lourds. Les coûts sont présentés selon les critères suivants :

- > type d'équipement de remorquage;
- > main-d'œuvre fournie par la société de remorquage;
- > entreposage du véhicule ou du fret.

**Type d'équipement de remorquage.** Le type d'équipement de remorquage dont une société de remorquage a besoin sur le lieu d'une collision et le nombre d'heures d'utilisation de cet équipement sur place dépendent de plusieurs facteurs, notamment : les conditions routières, les conditions météorologiques, le type de terrain, la distance entre les locaux de la société de remorquage et le lieu



de la collision et la position du camion (par exemple, à la verticale, sur le côté, dans le fossé – ce qui peut s'accompagner de préoccupations pour l'environnement si un ruisseau coule à proximité, en tout ou en partie sur un remblai).

Par exemple, une dépanneuse (qui est le véhicule le plus couramment utilisé dans les collisions entre véhicules de tourisme) peut suffire à déplacer un véhicule, même lourd, qui se trouve dans le fossé ou sur le bord de la route. Les coûts pour ce type de véhicule oscillent entre 350 \$ et 550 \$ l'heure; l'équipement peut devoir rester sur place entre cinq et dix heures, selon la nature de la collision. Sinon, un camion-remorqueur avec grue

coulissante et rotative peut être plus indiqué en cas de renversement d'un camion lourd. Les coûts pour ce type de véhicule oscillent entre 400 \$ et 800 \$ l'heure; là encore, la durée de présence de l'équipement sur place dépend de la gravité de la collision. Le recours à un chargeur à direction différentielle pour déplacer les marchandises endommagées ou les débris d'un camion lourd entraîne des coûts qui varient entre 100 \$ et 200 \$ l'heure; le nombre d'heures nécessaires dépend de la taille du chargement. Si une collision exige une combinaison de ces types de véhicules, l'intervention pourrait coûter entre 650 \$ et 1 850 \$ l'heure, selon les divers facteurs à prendre en compte.

La société de transport pourrait devoir engager d'autres coûts si la société de remorquage utilise un autre camion semi-remorque et transborde les marchandises ou le bétail du camion endommagé au véhicule de remplacement. Pour ce type d'équipement, les coûts oscillent entre 200 \$ et 300 \$ l'heure, et il faut en moyenne entre six et dix heures pour transborder un chargement de taille moyenne dans un véhicule de remplacement et l'arrimer correctement.

Une collision avec déversement de carburant peut coûter encore plus cher à une société de transport. Les sociétés de remorquage peuvent facturer un supplément d'environ 400 \$ à 600 \$ pour l'utilisation d'un équipement de lutte contre les déversements sur la zone concernée. Si l'opération se déroule tard dans la nuit, sur une portion de la route qui n'est pas éclairée, la société de transport aura aussi besoin de louer du matériel d'éclairage, ce qui ajoutera entre 800 \$ et 1 200 \$ aux autres coûts de remorquage.

**Types de frais de main-d'œuvre.** La main-d'œuvre dépêchée par une société de remorquage sur le lieu de la collision représente un des coûts les plus difficiles à prévoir et à mesurer. Dans certains cas, pour une collision banale, l'intervention de deux personnes peut suffire, alors qu'une collision complexe peut

exiger jusqu'à 15 personnes de plus. En moyenne, les coûts d'une équipe de nettoyage se situent entre 50 \$ et 200 \$ l'heure par personne; il faut entre une et huit heures à une équipe pour remettre en état les lieux d'une collision. S'il faut aussi dépêcher un superviseur sur place, le tarif horaire de ce dernier peut représenter le double de celui de l'équipe de nettoyage.

La société de remorquage peut aussi avoir besoin de services de régulation du trafic; elle ajoutera alors un tarif fixe pour payer une équipe de signaleurs. Le coût d'une telle équipe varie entre 700 \$ et 2 000 \$. Les scènes de collisions impliquant un déversement de carburant sont plus susceptibles de nécessiter la présence des signaleurs.

Selon la situation, il peut revenir moins cher à l'entreprise de faire venir un camion de remplacement sur les lieux de la collision que de remorquer le véhicule endommagé vers ses installations les plus proches.

**Entreposage du véhicule ou du fret.** Le fret ou les marchandises transportées dans un camion lourd impliqué dans une collision causée par la distraction au volant peuvent aussi accroître les coûts liés à la collision. Il peut être nécessaire de récupérer un chargement sur les lieux d'une collision pour l'entreposer jusqu'à ce qu'on puisse le charger sur une remorque de remplacement pour poursuivre le transport. Les marchandises endommagées doivent être récupérées pour s'en défaire en toute sécurité.

Le coût associé au fret est estimé à un minimum de 90 000 \$. Certains chargements doivent être récupérés rapidement, par exemple, la viande ou le bétail. Le recours à un autre transporteur pour livrer le chargement peut représenter un coût variant entre 1 000 \$ et 1 200 \$ par jour.

Si la collision a eu lieu à un endroit très éloigné du siège social ou des entrepôts de l'entreprise, la remorque ou les marchandises endommagées devront peut-être être entreposés par la société de remorquage jusqu'à que le propriétaire du camion ou la société d'expédition ait pu prendre d'autres dispositions. Le coût de l'entreposage peut varier grandement selon que l'on entrepose le tracteur routier, la remorque ou le camion semi-remorque dans son intégralité. De plus, si le chargement est encore dans le véhicule, cela peut augmenter les coûts d'entreposage. Dans la plupart des cas, le coût d'entreposage d'un véhicule se calcule selon un tarif quotidien oscillant en moyenne entre 60 \$ et 200 \$ par jour.

#### 4.1.3 Perte ou endommagement de marchandises

En cas d'endommagement du chargement du camion, ou si ce chargement est gâché ou qu'il n'est plus conforme aux règles en matière de transport, la société de transport devra supporter d'autres coûts pour se défaire du chargement selon les règles, dans une décharge privée ou municipale. Le poids des marchandises ou la taille du chargement jouent un rôle dans le tarif facturé, qui se situe entre 500 \$ et 3 000 \$ en moyenne..

#### 4.1.4 Coût du personnel présent sur les lieux de la collision

Certaines sociétés devront engager des dépenses supplémentaires pour dépêcher sur place des superviseurs ou d'autres employés, selon la nature de la collision. Ces personnes pourront superviser les opérations de nettoyage si la collision a entraîné un déversement. En outre, elles pourront consulter le client pour savoir ce qu'il faut récupérer et ce dont il faudra se défaire.

#### 4.1.5 Coûts environnementaux

Les coûts environnementaux sont difficiles à quantifier. Lorsqu'une société apprend qu'un de ses camions a déversé son chargement, elle doit prendre contact avec un entrepreneur spécialisé. Celui-ci devra veiller à ce que le nettoyage soit fait rapidement et dans le respect des règles. La société a tout intérêt à ce que le produit déversé soit récupéré dans les règles, car s'il s'infiltre dans un ruisseau, un égout, un lac ou un autre cours d'eau naturel à proximité de l'incident, elle pourrait avoir à payer des frais pouvant aller de 2 000 \$ à plusieurs centaines de milliers de dollars.

#### 4.1.6 Coûts liés aux relations publiques et à la couverture médiatique

Il semble que les collisions qui concernent des véhicules commerciaux (p. ex., camions lourds, camions semi-remorques, autobus) ou des véhicules de police attirent plus l'attention des médias que ceux qui concernent des véhicules de tourisme. Des chercheurs en Ontario se sont penchés sur la façon dont

les décès et les blessures au travail étaient représentés dans les journaux, en comparant ces données aux chiffres officiels publiés par le gouvernement. Ils ont également examiné les types de personnes ou d'organisations qui faisaient l'objet de la plus importante couverture médiatique, ce qui pourrait faire croire au public qu'il est dangereux de traiter avec certains intervenants sectoriels. Les résultats de leur enquête montrent que les sociétés de production alimentaire, de transport et d'extraction des ressources naturelles étaient surreprésentées dans les actualités (Gawley et Dixon, 2016).

#### 4.1.7 Résumé

Les coûts des collisions causées par la distraction au volant, qui correspondent aux frais de remorquage et d'enlèvement des véhicules lourds et de leur chargement, sont importants et peuvent augmenter rapidement en présence de circonstances particulières. Les coûts liés à l'équipement, à la main-d'œuvre et à l'entreposage ou à l'élimination varient en fonction de divers facteurs, comme la facilité d'accès au site, l'ampleur du trafic, la distance des lieux de la collision, le nombre de véhicules concernés et, bien entendu, le fait que la collision a causé des blessures ou la mort. Les procédures à suivre en cas de collision ont aussi une incidence considérable sur les coûts, l'enlèvement des véhicules et la récupération du chargement étant bien entendu secondaires par rapport aux questions de santé et de sécurité. Par conséquent, il arrive souvent que le personnel et l'équipement de la société de remorquage se retrouvent à attendre sur les lieux de la collision avant de pouvoir effectuer leur travail.

### 4.2 Coûts à court terme

Les employeurs peuvent devoir assumer les coûts suivants à court terme (dans un délai de 30 jours après une collision ou une infraction) :

- > des contraventions pour infractions au Code de la route;
- > des frais juridiques;
- > une perte de carburant en raison de l'attente pendant les problèmes de circulation;
- > une perte de temps due aux fermetures de routes ou aux problèmes de circulation (secteur des transports);
- > le remplacement temporaire des employés;
- > les versements au titre de l'indemnisation des collisions du travail, après enquête du ministère du Travail;
- > la réparation ou le remplacement des véhicules;
- > des interruptions de la chaîne d'approvisionnement des marchandises ou des pièces.

#### 4.2.1 Contraventions pour infractions au Code de la route

Au même titre que les conducteurs de véhicules de tourisme, les chauffeurs de camions lourds peuvent recevoir des amendes pour des infractions découlant d'une distraction au volant en lien avec une collision ou le déversement de matières dangereuses. En Ontario, les conducteurs peuvent recevoir une amende d'un maximum de 1 000 \$, une suspension de permis de trois jours et trois points d'inaptitude, pour la première infraction. En Saskatchewan, les conducteurs risquent une amende de 280 \$ pour distraction au volant et se voient attribuer quatre points d'inaptitude. En cas de récidive, le véhicule peut être saisi.

- > Les sanctions prévues pour une infraction liée à la distraction au volant dans chaque province canadienne peuvent être consultées sur le site Web Drop It And Drive® de la FRBR (<http://diad.tirf.ca/ehub/legislation-data-2/>).
- > Une liste des amendes correspondant à un vaste éventail d'infractions au Code de la route en Ontario peut être consultée à l'adresse <http://www.ontariocourts.ca/ocj/how-do-i/set-fines/set-fines-i/schedule-43/> (en anglais seulement). L'autorité responsable de la délivrance des permis de conduire dans chaque province affiche sur son site Web le montant des amendes pour différentes infractions.

Les agents sont compétents pour porter une accusation non seulement contre le chauffeur, mais aussi contre la société de transport. En Ontario, c'est le système d'immatriculation des utilisateurs de véhicules utilitaires (IUVU) qui est chargé de la surveillance des transporteurs commerciaux en matière de sécurité. Les employeurs peuvent se voir imposer cinq points d'inaptitude pour conduite imprudente ou pour d'autres infractions à la sécurité routière (p. ex., distance insuffisante avec le véhicule précédent, changement de voie dangereux). De plus, une société peut recevoir une amende pouvant aller de 50 000 \$ pour une première infraction à 100 000 \$ en cas de récidive. Les décisions de culpabilité sont jointes au dossier de l'employeur dans le système d'IUVU; des points d'inaptitude sont imposés en fonction de la gravité de l'infraction. Pour connaître la valeur de ces points, consulter le [tableau des codes de déclaration de culpabilité](#) (en anglais seulement) du système IUVU, publié par le ministère des Transports. Des systèmes comparables sont en place dans d'autres provinces du Canada.

#### **4.2.2 Frais juridiques**

Une action en justice peut être déclenchée très rapidement en lien avec un incident, parfois dans un délai de 24 à 48 heures après la collision ou le déversement. Les coûts associés peuvent augmenter de façon exponentielle selon la nature de la collision et l'ampleur des dommages, et le règlement de ce type d'affaires peut prendre des années. Cependant, certaines technologies de sécurité peuvent limiter ces coûts; par exemple, l'utilisation de caméras orientées vers l'intérieur peut servir à prouver que le chauffeur du camion lourd n'était pas en tort.

#### **4.2.3 Temps passé au tribunal pour des affaires en lien avec une collision ou une infraction**

En Ontario, il n'est pas possible de distinguer, parmi les données sur les dossiers d'infraction au Code de la route figurant sur le site Web du ministère du Procureur général, celles qui s'appliquent aux conducteurs de véhicules commerciaux. Par ailleurs, les données sur la longueur des procès ne permettent pas de distinguer les infractions au Code de la route des autres infractions. Cependant, on estime que 80 % des dossiers d'accusation en vertu de la Partie III devant les tribunaux de l'Ontario se rapportent à des infractions au Code de la route (Stewart, 2019). Les données sur les tribunaux montrent que 8 % seulement des personnes accusées d'avoir utilisé un dispositif de communications au volant d'un véhicule sont allées jusqu'au procès (Cour de justice de l'Ontario, 2019). Même s'il est difficile de mesurer ces coûts, une collision ou une infraction peut affecter le moral des employés.

#### **4.2.4 Perte de carburant en raison de l'attente pendant les problèmes de circulation**

Les coûts associés à une importante consommation de carburant en raison de retards de circulation sur les lieux d'une collision mortelle peuvent représenter en moyenne 1 484 \$ par collision (de Leur, 2018).

#### **4.2.5 Perte de temps due aux fermetures de routes ou aux problèmes de circulation**

On estime que chaque heure pendant laquelle l'autoroute 17 est fermée en Ontario coûte à l'économie du pays 1 millions de dollars (Andrews, 2018).

#### **4.2.6 Remplacement temporaire des employés**

Au Manitoba, en 2017, 3,9 % des chauffeurs routiers ont perdu du temps au travail en raison d'une blessure professionnelle (SAFE Work Manitoba, 2018). Selon les estimations des représentants du secteur, le remplacement d'un chauffeur pour une journée coûte en moyenne 270 \$, ou 400 \$ s'il s'agit d'heures supplémentaires.

Dans le contexte actuel de pénurie de main-d'œuvre dans le secteur du camionnage, les employeurs déclarent éprouver une grande difficulté à trouver des chauffeurs temporaires. Par ailleurs, les cas de suspension de permis pèsent lourd sur les petites entreprises, plus que les grandes entreprises, surtout s'il s'avère impossible de trouver un chauffeur de remplacement. Une suspension de permis de 30 jours peut décaler de 30 jours les activités d'une petite entreprise.

#### **4.2.7 Versements d'indemnisation des incidents de travail**

En Ontario, en 2017, le nombre de jours perdus en raison d'une blessure d'un employé du secteur des transports, au cours du mois qui suivait un incident du travail, était de neuf jours (CSPAAT, 2018b).

#### 4.2.8 Réparation ou remplacement des véhicules

La société pourra devoir supporter des coûts liés à des retards si elle doit acquérir un nouveau camion ou se procurer des pièces détachées peu courantes. Pour calculer ces coûts, on tient compte du délai qui sépare le moment de la collision du moment où le véhicule est réparé; les véhicules haut de gamme sont vraisemblablement ceux pour lesquels les coûts de réparation seront les plus élevés. De la même façon, la recherche de pièces de remplacement peut coûter extrêmement cher, selon la disponibilité des pièces et le lieu de l'incident.

Par ailleurs, les véhicules transportant des matières dangereuses, comme du pétrole, du gaz ou des déchets, sont susceptibles d'entraîner des coûts importants en cas de déversement dans l'environnement. On estime que les coûts relatifs au nettoyage peuvent se situer entre 20 000 \$ et 100 000 \$, voire plus, selon l'étendue du déversement et la substance répandue. Même si ces frais peuvent ensuite être réclamés au chauffeur en tort, cela pourrait prendre un temps considérable.

L'Insurance Institute for Highway Safety affirme par ailleurs que les coûts de remplacement des véhicules dotés de nouvelles technologies de sécurité sont de plus en plus élevés. Dans une série d'entrevues avec les parties prenantes, quelqu'un a évoqué la possibilité que, à brève échéance, les coûts d'assurance pourraient augmenter, étant donné que la réparation d'un pare-chocs ou d'une portière équipés d'un capteur coûte aujourd'hui 5 000 \$. À moyen terme, les coûts pourraient baisser à mesure que le nombre de collisions diminuera, mais nous n'en sommes pas encore là. Les fabricants de véhicules automatisés et de dispositifs de sécurité ont certainement comme objectif à long terme de prouver que leur technologie réduit le nombre de collisions (Anderson et coll., 2016).

D'ordinaire, une société de transport peut compter sur un certain revenu quotidien par camion. Chaque journée pendant laquelle un camion ne roule pas en raison de réparations ou de la nécessité de le remplacer, le résultat de la société souffre (Alliance canadienne du camionnage, 2019).

#### 4.2.9 Interruptions de la chaîne d'approvisionnement

Il s'agit d'un coût extrêmement variable. Par exemple, si un camion qui est censé faire plusieurs livraisons à des magasins est impliqué dans une collision, la société en subira des coûts de diverse nature. Ces coûts seront fonction des éléments suivants :

- > la nécessité de recourir à un autre transporteur et le prix des services de celui-ci;
- > la distance entre le camion en panne, les bureaux de la société et chacun des magasins.

Par exemple, si des employés devant livrer des denrées périssables sont impliqués dans une collision, il pourrait en coûter de 45 000 \$ à 50 000 \$ à leur employeur pour faire livrer ces marchandises. Selon le type de marchandises transportées, le coût de remplacement des marchandises endommagées peut rapidement dépasser 100 000 \$. Pour d'autres types de marchandises, le coût de remplacement pourra être calculé en fonction de la valeur que les clients ont déclarée sur le bordereau. Si aucune valeur n'a été déclarée pour le chargement, il faudra tenir compte d'une valeur estimée à 2 \$ la livre, ce qui peut signifier que l'employeur ne pourra pas recouvrer le montant de ses pertes. De plus, les



Crédit photo / droits d'auteur : Mark Andrews



retards de livraison de denrées périssables et de produits dangereux peuvent coûter beaucoup plus que s'il s'agit d'autres types de marchandises.

À Edmonton, les coûts à court terme découlant d'une perturbation de la productivité s'élevaient à 5 169 \$ par décès et à 20 253 \$ par blessure (de Leur, 2018). Cela dit, il faut tenir compte du fait que, en fonction des compétences particulières de l'employé et de son rôle, ainsi que du volume des marchandises transportées, ces coûts pourraient être encore plus élevés pour le secteur des transports.

Le montant de la réclamation pour perte totale devrait également entrer en ligne de compte. Certains clients ne souhaitent pas en effet utiliser de matériaux de récupération parce que la marchandise porte une marque de distributeur. De plus, si le client a une politique efficace de retour de marchandises, il voudra éviter que des marchandises endommagées ou défectueuses soient livrées. Les grands détaillants veulent éviter qu'un tiers achète des marchandises endommagées pour les revendre.

### 4.3 Coûts à long terme

Un vaste éventail de coûts à long terme (engagés plus de 30 jours après une infraction ou une collision) découlant de collisions causées par la distraction au volant peuvent avoir une incidence directe sur les employeurs. Les effets de certains de ces coûts se feront peut-être encore sentir des années après l'événement. On peut répartir ces coûts comme suit :

- > une augmentation des primes d'assurance;
- > une augmentation des primes d'assurance maladie des employés;
- > des frais juridiques;
- > le remplacement des employés tués ou blessés.

#### 4.3.1 Augmentation des primes d'assurances

Au Canada, on estime que le coût moyen d'une réclamation dans le secteur des transports est élevé pour les collisions ayant causé des dommages matériels uniquement, et encore plus élevé pour les collisions ayant causé des blessures ou la mort. D'après d'éminents spécialistes de l'assurance, les estimations de coûts pour 2018 sont les suivantes :

- > 20 917 \$ pour une collision ayant causé des dommages matériels uniquement;
- > 270 222 \$ pour une collision ayant causé des blessures;
- > 4 988 379 \$ pour une collision ayant causé la mort.

Des coûts d'une telle ampleur peuvent entraîner la faillite d'une petite entreprise. Par ailleurs, les primes d'assurance augmenteront certainement après qu'un assureur aura pris en charge les coûts à court terme d'une collision pour une société de camionnage. Par exemple, les primes augmenteront en 2020 du fait du versement reçu pour couvrir la perte de marchandises périssables qui avaient été gâchées dans le cadre d'une collision en 2019.

Il est important de noter que les assureurs gardent une trace de toutes les réclamations (rapport de sinistres) des polices d'assurance pour entreprises, quelle que soit l'ampleur de la garantie, et que toute réclamation modifiera les primes futures. Les rapports de sinistres tiennent principalement compte des facteurs suivants : nombre de réclamations et garanties appliquées, provisions et montants versés. Certaines sociétés d'assurance tiennent compte non seulement du nombre ou de la gravité des collisions, mais aussi comparer les primes perçues avec les versements effectués au titre des réclamations (c.-à-d. les « encaissements » et les « décaissements »). Cette mesure permet aux assureurs comme aux entreprises de faire le suivi du rapport entre les sommes versées et les primes perçues.

Des collisions multiples et des réclamations répétées constituent un indicateur de risque qui se traduira finalement par une forte augmentation des coûts d'assurance. Malheureusement, de nombreuses petites entreprises n'ont pas toujours conscience des conséquences d'une tache sur leur dossier, et du fait que les effets d'une infraction au Code de la route peuvent se faire sentir longtemps. Avec le temps, ces

entreprises auront de plus en plus de mal à obtenir de l'assurance; celles dont le dossier de sécurité n'est pas satisfaisant pourraient même en être réduites à solliciter l'assurance pour conducteur présentant un risque élevé de la Facility Association, laquelle est beaucoup plus chère pour les conducteurs de véhicules commerciaux que pour les conducteurs de véhicules de tourisme. La Facility Association regroupe toutes les sociétés d'assurance automobile; elle a pour mandat d'assurer les conducteurs qui n'ont pas autrement la possibilité d'obtenir une assurance sur le marché concurrentiel en raison d'antécédents de comportements risqués, et qui ont néanmoins légalement besoin d'être assurés pour pouvoir conduire.

En Ontario, comme dans bien d'autres provinces, l'autorité responsable de la délivrance des permis de conduire informe également les assureurs de toute infraction enregistrée dans le système d'IUVU au nom d'une société de camionnage. Les assureurs examinent habituellement le dossier d'IUVU des sociétés chaque année, ou tous les deux ans en l'absence de réclamation. Les assureurs peuvent également demander, dans le cadre de cet examen, un audit des bureaux et des emplacements de la société. Le système d'IUVU conserve pendant deux ans les points d'inaptitude dans le dossier d'un employeur; les sociétés qui ont commis des infractions risquent de voir leurs primes d'assurance augmenter.

Dernier point, les primes d'assurance dépendent également de l'exposition au risque, qui influe sur les coûts annuels. Autrement dit, les sociétés qui possèdent les plus grandes flottes sont aussi celles qui doivent payer les primes les plus importantes. Par ailleurs, les sociétés et les chauffeurs qui exercent leurs activités localement ou dans une seule province payent généralement des primes moins élevées que celles et ceux qui traversent le Canada ou vont jusqu'aux États-Unis.

#### 4.3.2 Augmentation des primes d'assurance maladie des employés

En Ontario, la CSPAAT propose aux sociétés des tarifs préférentiels selon leur groupe de tarification. Un de ces groupes de tarification correspond aux activités de « camionnage général », et concerne les employeurs qui louent, possèdent ou exploitent des camions, des tracteurs ou des remorques dans le but de transporter des marchandises pour leurs clients. Ces sociétés exercent leurs activités avec l'aide de leurs propres chauffeurs ou de l'équipement ou des chauffeurs d'une société partenaire, ou encore en collaboration avec des propriétaires-exploitants qui transportent du fret en vertu de contrats avec l'exploitant de l'employeur ou détiennent une licence de transporteur. Pour cette catégorie :

- > le taux préférentiel était de 4,88 % par tranche de 100 \$ de gains assurables en 2019, ce qui représente une diminution de 30 % par rapport au taux de 6,97 % en 2018.<sup>3</sup>

Ce taux s'applique à toutes les sociétés qui font partie de ce groupe de tarification. Ainsi, le taux de prime d'une société dépend en grande partie du dossier de sécurité de l'ensemble des sociétés appartenant à son groupe de tarification.

#### 4.3.3 Frais juridiques

Comme nous l'avons vu dans la rubrique sur les coûts à court terme, les frais juridiques peuvent être conséquents et s'étaler sur plusieurs mois, voire plusieurs années. Ces frais juridiques peuvent avoir été engagés pour une poursuite criminelle aussi bien que pour une procédure au civil.

- > Par exemple, les affaires pour infractions au Code de la route (infractions en vertu de la Partie III) ont duré en moyenne 312 jours à compter de la date de la première audition jusqu'à la comparution finale en Ontario (Cour de justice de l'Ontario, 2019).

L'obligation pour les chauffeurs et d'autres employés de l'entreprise de passer du temps au tribunal entraîne une baisse de la productivité.

<sup>3</sup> Voir (<http://www.wsibresources.ca/PremiumRatepdfs/WSIB2019PremiumRatesBackgrounderWebFR-RG570.pdf>).



S'il s'agit d'accusations criminelles, la personne ou l'entreprise accusée peut également s'attendre à devoir passer beaucoup de temps au tribunal.

- > Le nombre médian de comparutions pour une infraction au Code criminel hors conduite avec des facultés affaiblies, devant les cours provinciales de juridiction criminelle était de six en 2015-2016, et 30 jours en moyenne séparaient ces différentes comparutions.
- > Le nombre médian de comparutions pour une affaire criminelle jugée par une Cour supérieure provinciale, était de 12, et 56 jours en moyenne séparaient ces différentes comparutions (Maxwell, 2018).

Les sociétés de camionnage peuvent aussi devoir payer d'importants frais juridiques en raison d'une négligence, pour un des cinq motifs suivants :

- > les agissements d'un chauffeur au volant;
- > la négligence dans le processus d'embauche (les critères et les processus d'embauche de l'employeur font l'objet d'un examen pour déterminer si la société a outrepassé ses propres critères pour embaucher un chauffeur);
- > la négligence dans la supervision (la manière dont une société a réagi au comportement inadéquat d'un chauffeur par le passé fait l'objet d'un examen basé sur les critères du US Department of Justice (« DOJ ») des États-Unis, pour déterminer si son programme de sécurité/conformité est efficace et applicable;
- > l'exercice négligent de la confiance (la société a-t-elle, quoiqu'informée des antécédents d'un chauffeur, autorisé ce chauffeur à exploiter son équipement);
- > la négligence dans l'entretien du matériel (Indemnipro, 2019).

Un employeur peut être tenu responsable, par l'intermédiaire de son conseil d'administration ou en la personne des dirigeants de l'entreprise. Par exemple, le dirigeant d'une société de transport pourrait être visé par une action en justice si la société était soupçonnée d'avoir cautionné des pratiques dangereuses. Cela pourrait arriver à n'importe quel transporteur. Comme cela est plus susceptible de se produire dans certaines juridictions que dans d'autres, les transporteurs doivent en tenir compte. Dans une société de taille moyenne ou importante, le vice-président peut être chargé de l'indemnisation, tandis que dans une petite entreprise, la sécurité et les coûts qui lui sont associés relèvent du ou des propriétaires.

#### 4.3.4 Remplacement des employés blessés ou tués

Bien sûr, aucun employeur ne souhaite se trouver dans la situation de devoir remplacer, de manière temporaire ou permanente, des employés qui ont été blessés ou tués au travail; cela arrive pourtant et cette situation a un coût, que les employeurs doivent anticiper.

Il faut également noter que même si un employé n'a subi que des blessures « mineures », il peut vouloir s'absenter plus souvent. D'après Brubacher et coll. (2017), 28,9 % des chauffeurs qui ont subi des blessures mineures n'ont toujours pas repris le travail six mois après une collision.

#### 4.3.5 Résumé

Les coûts présentés dans cette rubrique illustrent les conséquences durables que peuvent avoir les collisions causées par la distraction au volant. Si on ajoute ces coûts à ceux qui ont été décrits dans les précédentes rubriques, on voit bien qu'un événement unique peut avoir des répercussions considérables sur la capacité d'un employeur à poursuivre ses activités. Les petites entreprises, qui comptent pour une part importante du secteur des transports, sont celles qui ont le plus à perdre, car de tels événements peuvent les conduire à la faillite.



*Crédit photo / droits d'auteur : P&R Truck Centre Ltd.*

Au contraire, dans une entreprise de grande taille, les coûts de prévention sont proportionnellement moins élevés et leur poids diminue au fur et à mesure de la croissance de l'entreprise. C'est pourquoi de nombreux employeurs de grande taille sont disposés à partager leurs documents et leurs stratégies en matière de sécurité avec les petites entreprises, car ils y voient un investissement logique pour protéger l'ensemble du secteur, et non seulement quelques sociétés.



## 5. INVITATION À PASSER À L'ACTION

La distraction au volant joue un rôle dans le quart des collisions routières mortelles; c'est également, parmi les comportements qui causent des collisions, un des plus courants. Comme nous l'avons mentionné plus haut, l'examen des collisions mortelles causées par la distraction au volant montre qu'un conducteur distrait a plus de chances de tuer un autre usager de la route que de se tuer lui-même dans la collision. Les mesures prises pour régler ce problème protègent les employeurs et leur personnel et améliorent la sécurité des collectivités dans lesquelles les employés vivent et travaillent.

Les collisions mortelles engendrent des coûts importants. D'après les chefs de file du secteur, les principaux coûts d'une collision ou d'un déversement correspondent aux éléments suivants :

- > engagement de la responsabilité et risque d'action en justice;
- > nettoyage des lieux de la collision, remorquage et réparations;
- > coûts d'assurance;
- > publicité négative.

Les montants annoncés relativement au coût d'une collision sont souvent accueillis avec scepticisme, tout simplement parce qu'il existe plus d'une méthode pour chiffrer ces coûts, et que ces méthodes produisent des résultats très différents. Les coûts à prendre en compte sont aussi très nombreux, et nombre d'entre eux varient considérablement selon que l'on se trouve dans la partie basse ou la partie haute de la fourchette. Il y a enfin un écart non négligeable entre le coût d'une collision ayant causé la mort ou d'une collision ayant causé des blessures et celui d'une collision qui n'a causé que des dommages matériels, même si dans ce dernier cas, les coûts sont tout de même élevés.

Il ne s'agit pas de simples chiffres, cependant, mais de collisions que l'on peut éviter. Les mesures décrites dans ce rapport sont fondées sur des données de sources récentes et s'appuient sur une appréciation concrète des coûts réels que l'on peut mesurer et qui ont une incidence directe sur le résultat des employeurs du secteur des transports.

Afin de remettre ces coûts en perspective, chaque employeur est invité à utiliser les données et les estimations présentées dans ce rapport, en complément de ce qu'il sait déjà des coûts supportés par sa propre entreprise, afin de calculer ce que pourrait lui coûter ne serait-ce qu'une collision causée par la distraction au volant. L'employeur pourra ensuite comparer ce montant avec le montant des sommes qu'il a investies pour la prévention, lequel est certainement largement inférieur. C'est pourquoi les employeurs

ont raison de dire : « La sécurité n'a pas de prix; elle rapporte. » Le lecteur trouvera à cette fin une liste de vérification à personnaliser, à l'annexe A.

Tous les employeurs du secteur des transports ont un rôle important à jouer dans la réduction du nombre de collisions causées par la distraction au volant. Il est essentiel que les petites comme les grandes entreprises fassent preuve de leadership en la matière. La valeur d'une politique de travail sur la distraction au volant n'est plus à prouver; la plupart des employeurs qui ont décidé d'interdire le cellulaire au volant et de mettre en œuvre des politiques en matière de distraction au volant affirment n'avoir observé aucun effet négatif sur la productivité.

Les employeurs qui ne se sont pas encore dotés d'une politique en matière de distraction au volant doivent faire de l'instauration d'une telle politique une priorité. Des exemples de politiques élaborées par plusieurs organisations spécialisées dans la sécurité figurent à l'annexe B.

Les employeurs qui se sont déjà dotés d'une politique en matière de distraction au volant peuvent faire porter leurs efforts sur l'application de cette politique, en vérifiant que les pratiques opérationnelles soutiennent et renforcent cette politique et qu'elle est intégrée dans des programmes de sécurité au travail et des programmes de formation. Pour que les principales exigences de cette politique puissent être respectées par les différentes fonctions de l'entreprise, il est essentiel d'inciter les employés à détecter les risques potentiels et à chercher des solutions. La mobilisation des employés permet également de renforcer l'adhésion à la politique et à multiplier ses applications pratiques.

L'employeur aura avantage à personnaliser son discours de sensibilisation en fonction de la façon dont la distraction au volant et la possibilité d'instaurer une politique en matière de distraction au volant sont perçues dans son entreprise. Par exemple, si les employés n'ont que peu de connaissances au sujet de la distraction au volant et que les gestionnaires comme le personnel ne sont pas encore convaincus de l'urgence d'aborder cette question, il conviendra peut-être de présenter d'abord au personnel des données factuelles. À l'inverse, si la société dispose déjà de politiques structurées, des messages personnalisés en vue de promouvoir des stratégies précises seront tout indiqués. De plus, les messages de sensibilisation doivent être adaptés en fonction de la taille de l'entreprise et du nombre de chauffeurs qu'elle emploie; certains coûts, eux aussi, peuvent sembler plus importants que d'autres à un employeur. Les messages de sécurité doivent tenir compte de l'ensemble de ces particularités.

Nous invitons par ailleurs les employeurs à tenir compte d'importants indicateurs relatifs aux incidents causés par la distraction au volant, pour orienter leurs campagnes de sensibilisation et adapter leur stratégie en matière de sécurité. Le suivi de ces indicateurs et leur communication à l'interne favoriseront l'attention portée à cette importante question et serviront à l'élaboration de programmes de sécurité au travail. Voici quelques-uns de ces principaux indicateurs :

- > le nombre d'incidents causés par la distraction au volant;
- > le nombre de chauffeurs impliqués dans des incidents causés par la distraction au volant (qu'ils soient ou non en tort);
- > le nombre de quasi-collisions causées par la distraction au volant;
- > les coûts immédiats de chaque incident causé par la distraction au volant.

À ce sujet, les employeurs peuvent s'appuyer sur de nouvelles technologies et des dispositifs télématiques. La mise en place de mesures incitatives pour la surveillance des chauffeurs, l'installation de caméras de surveillance externes, dans un esprit d'accompagnement du conducteur, et la formation peuvent contribuer à réduire la résistance. Les sociétés qui ont adopté ces technologies témoignent du fait que les données recueillies par ces dispositifs permettent de prouver rapidement que le chauffeur n'était pas en tort, alors que les gens ont tendance à croire qu'il l'est, parce qu'il conduit un véhicule imposant.

Voici une phrase qui résume bien la position des employeurs :

**“ Si vous croyez que la sécurité coûte trop cher, essayez de mesurer ce que pourraient vous coûter une exploitation au détriment de la sécurité, des blessures professionnelles, voire des décès au travail, et comparez ce chiffre au montant nécessaire pour organiser une vraie sensibilisation et élaborer des politiques efficaces. ”**





# RÉFÉRENCES

- Anderson, J.M, Kalra, N., Stanley, K.D., Sorensen, P., Samaras, C., Oluwatola, T.A. (2016). *Autonomous Vehicle Technology: A Guide for Policymakers*. Santa Monica, CA. : RAND Corporation.
- Andrews, Mark (2019). Communication personnelle.
- Blincoe, L., Miller, T.R., Zaloshnja, E., Lawrence, B.A. (2014). *The Economic and Societal Impact of Motor Vehicle Crashes, 2010 (Revised)*. DOT HS 812 013. Washington, DC. : U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration.
- Borden-Colley, S. (2016). DriveCare devices silence cellphones to prevent distracted driving. <https://www.cbc.ca/news/canada/nova-scotia/distracted-driving-black-box-app-1.3746024> (page consultée le 1<sup>er</sup> novembre 2018).
- Brubacher, J.R., Chan, H., Purssell, E., Tuyp, B.J., Ting, D.K., Mehrnoush, V. (2017). Minor injury crashes: Prevalence of driver-related risk factors and outcome. *Journal of Emergency Medicine*, 52(5) : 632–638.
- Bureau of Transport Economics. (2000). *Road crash costs in Australia*. Report 102, BTE, Canberra.
- Byler, C., Kesy, L., Richardson, S., Pratt, S.G., Rodríguez-Acosta, R.L. (2016). Work-related fatal motor vehicle traffic crashes: Matching of 2010 data from the Census of Fatal Occupational Injuries and the Fatality Analysis Reporting System. *Accident Analysis and Prevention*, 92 : 97–106.
- Federal Motor Carrier Safety Administration. (2017). *Commercial Motor Vehicle Traffic Safety Facts*. Washington, DC.: Federal Motor Carrier Safety Administration.
- Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. (2015). *Bulletin d'automne*. Lien consulté en octobre 2015 : <https://ccmta.ca/fr/bulletins-du-ccatm/item/bulletin-d-automne-2015-du-ccatm>
- Institut canadien d'information sur la santé. (2015). *Statistiques sur les cas de blessures et de traumatismes au service d'urgence, 2013–2014*. Ottawa (Ontario) : Institut canadien d'information sur la santé.
- Institut canadien d'information sur la santé. 2018. *Tables on Average Cost for Injury Treatment*.
- Alliance canadienne du camionnage (2019). Correspondance avec G. Wood.
- Centers for Disease Control and Prevention. (2011). *Occupational highway transportation deaths - United States, 2003-2008*. *Morbidity and Mortality Weekly Report*, 60(16) : 497-502.
- Indemnipro. (2019). Correspondance avec R. Geller.
- Colantonio, A., Mroczek, D., Patel, J., Lewko, J., Fergenbaum, J., Brison, R. (2010). Examining occupational traumatic brain injury in Ontario. *Canadian Journal of Public Health*, 101(Suppl. 1) : 58-62.
- de Leur, P. (2018). *Collision Cost Study Update. Final Report*. de Leur Consulting Ltd.
- Elvik, R. (2014). Cost-benefit analysis of incentive systems rewarding compliance with speed limits. *Transportation Research Record*, 2465 : 8-15.
- Fellenstein, K. (2013). *Selling the Invisible: Running OSHA Programs*. Vancouver, WA.: Pro-Tread Instructional Technologies.
- Gawley, T.; Dixon, S. (2016). One side of the story: Examining newspaper coverage of workplace injury and fatality in Ontario, 2007–2012. *Work*, 53(1) : 205-218.
- Lougheed, P.J. (2016). *Road Safety Audits: Quantifying and Comparing the Benefits and Costs for Freeway Projects*. Travail de doctorat. Fredericton (N.-B.) : Université du Nouveau-Brunswick.
- Lundin, A. (2017). Annual Accident Management Survey. *Automotive Fleet*, (August) : 18-22.
- Manitoba Public Insurance (2016). *Cost of Distracted Driving-Related Crashes to Manitoba Public Insurance. Final Report*. Winnipeg (Manitoba): Société d'assurance publique du Manitoba. [http://www.pubmanitoba.ca/v1/proceedings-decisions/appl-current/pubs/2018%20mpi%20gra/mpi\\_19\\_undertaking\\_024.pdf](http://www.pubmanitoba.ca/v1/proceedings-decisions/appl-current/pubs/2018%20mpi%20gra/mpi_19_undertaking_024.pdf)

Maxwell, A. (2017) Adult criminal court statistics in Canada, 2014/2015. Juristat. Ottawa, ON. : Canadian Centre for Justice Statistics.

Maxwell, A. (2018). Adult criminal court processing times, Canada, 2015/2016. Juristat. Ottawa (Ontario) : Centre canadien de la statistique juridique.

National Safety Council (2015). Employer Liability and the Case for Comprehensive Cell Phone Policies. Itasca, IL.: National Safety Council

Cour de justice de l'Ontario. (2019). Statistiques de la Cour. <https://www.ontariocourts.ca/ocj/fr/stats-prov/> (page consultée le 11 juillet 2019).

Opus International Consultants. (2010). Methods of Reducing Collisions on Alberta Roads. Phase 2 : Preparation of Application Guidelines and Implementation Strategies. Final Report. Calgary (Alberta) : Opus International Consultants.

Otto, J., Ward, N., Swinford, S., Linkenbach, J. (2014). Engaging worksite bystanders to reduce risky driving. Transportation Research Part F, 26 : 370-378.

Parachute. (2015). The Cost of Injury in Canada. Toronto, ON. : Parachute.

Pincus, D., Wasserstein, D., Nathens, A.B., Bai, Y.Q., Redelmeier, D.A., Wodchis, W.P. (2017). Direct medical costs of motorcycle crashes in Ontario. Canadian Medical Association Journal, 189(46) : E1410-E1415.

Association canadienne du camionnage d'entreprise (2019). Correspondance avec M. Millian.

Robertson, R.D., Bowman, K., Brown, S.W. (2017). Distracted Driving: A National Action Plan. Ottawa (Ontario) : Fondation de recherches sur les blessures de la route et Drop It And Drive.

Robertson, R.D., Brown, S. (2017). Road Map to Distracted Driving Prevention Policies and Heavy Vehicle Transport (Ébauche). Ottawa (Ontario) : Fondation de recherches sur les blessures de la route.

Safe Work Manitoba (2018.) The Manitoba Workplace Injury Statistics Report 2008-2017. Winnipeg (Manitoba) : Safe Work Manitoba.

Saskatchewan Government Insurance (2019). Correspondance avec George Eguakun, 13 juin 2019.

Sommers, B.D., Fargo, J.D., Lyons, M.S., Shope, J.T., Sommers, M.S. (2011). « Societal costs of risky driving: An economic analysis of high-risk patients visiting an urban emergency department » Traffic Injury Prevention, 12(2) : 149-158.

Stewart, S. (2019). Correspondance avec S. Stewart.

Transports Canada (2018). Base nationale de données sur les collisions (BNDC). Ottawa (Ontario) : Transports Canada, Direction de la sécurité des véhicules automobiles.

Tucker, S., Keefe, A. (2018). 2018 Report on Work Fatality and Injury Rates in Canada. Regina (Saskatchewan) : Université de Regina.

Vodden, K., Smith, D., Eaton, F., Mayhew, D.R. (2007). Analysis and Estimation of the Social Cost of Motor Vehicle Collisions in Ontario. TP 14800. Ottawa (Ontario) : Transports Canada.

Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail. (2018 a). [http://www.divxy123.ca/ReportBuilder2017/Pages/report\\_builder.php](http://www.divxy123.ca/ReportBuilder2017/Pages/report_builder.php) (page consultée le 21 juin 2019).

Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail. (2018b). By the Numbers: 2017 WSIB Statistical Report. [http://www.wsibstatistics.ca/images/S1\\_By%20The%20Numbers.pdf](http://www.wsibstatistics.ca/images/S1_By%20The%20Numbers.pdf) (page consultée le 12 juillet 2019).

Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail. (2019). 2019 Premium Rates Backgrounder. <http://www.wsibresources.ca/PremiumRatepdfs/WSIB2019PremiumRatesBackgrounderWebFR-RG570.pdf> (page consultée le 11 juillet 2019).

WorkSafeBC (2018). Motor Vehicle Injury Statistics 2012-2016 (page consultée à l'adresse <https://roadsafetyatwork.ca/news-and-updates/media-release-work-related-motor-vehicle-crashes-leading-cause-of-traumatic-workplace-deaths-in-b-c/>)

# ANNEXE A : LISTES DE VÉRIFICATION DES COÛTS DES COLLISIONS CAUSÉES PAR LA DISTRACTION AU VOLANT ET DES COÛTS DE PRÉVENTION

## Liste de vérification des coûts des collisions causées par la distraction au volant

Nous encourageons les employeurs à utiliser cette liste, ainsi que la liste de vérification des coûts de prévention, pour comparer les coûts de prévention à ceux des collisions. Vous trouverez à la fin de la liste des lignes vierges où indiquer les autres coûts propres à votre secteur et à vos activités

Description	Direct	Indirect	Montant
<b>Coûts au moment de la collision</b>			
Dommages au véhicule	✓		\$
Frais de remorquage (incluant la main d'œuvre)	✓		\$
Perte ou endommagement de biens	✓		\$
Remplacement des biens perdus ou endommagés (p. ex. qui ne sont pas couverts par une assurance)		✓	\$
Présence du personnel/superviseur sur les lieux de la collision	✓		
Coûts environnementaux (p. ex. nettoyage d'un déversement)	✓		\$
Mauvaise publicité (p. ex. services de relations publiques, gestion des médias)		✓	\$
<b>Coûts à court terme</b>			
Amendes imposées aux chauffeurs ou à leur employeur	✓		\$
Frais juridiques (litige)	✓		\$
Temps passé en cour par le personnel concerné			
Entreposage de véhicule	✓		\$
Entreposage de chargement	✓		\$
Perte de carburant	✓		
Fermeture d'une route, retards et temps perdu		✓	
Frais de formation (p. ex. travailleurs remplaçants/temporaires)		✓	
Réparation ou remplacement de véhicules ou d'équipement	✓		
Interruption de la chaîne d'approvisionnement	✓		

Description	Direct	Indirect	Montant
<b>Long-term costs</b>			
Hausse des primes d'assurance	✓		\$
Hausse de l'assurance maladie	✓		\$
Frais juridiques (poursuites criminelles/civiles)			
Remplacement d'un employé en cas de blessure ou de décès			
Diminution de la productivité (p. ex. perte d'aptitudes ou d'efficacité professionnelle)		✓	\$
Traitement des documents liés à la collision (p. ex. heures de travail administratif)		✓	\$
Responsabilité et risque d'action en justice (p. ex. action au civil résultant d'une collision)		✓	\$
<b>Autres coûts</b>			
Sous-total (coûts directs) :	✓		\$
Sous-total (coûts indirects) :		✓	\$
<b>TOTAL</b>			<b>\$</b>

## Liste de vérification des coûts liés à la prévention de la distraction au volant

Nous encourageons les employeurs à utiliser cette liste, ainsi que la liste de vérification des coûts des collisions, pour comparer les coûts de prévention à ceux des collisions. Vous trouverez à la fin de la liste des lignes vierges où indiquer les autres coûts propres à votre secteur et à vos activités.

Description	Direct	Indirect	Montant
<b>Formation des chauffeurs et programmes et documents d'orientation</b>			
<b>Formation et orientation d'un nouveau conducteur</b>			
À l'interne	✓		\$
Sur abonnement	✓		\$
Sur la route/en milieu de travail	✓		\$
<b>Programmes de sécurité au travail</b>			
À l'interne	✓		\$
Frais liés au formateur	✓		\$
Arrêt de la production		✓	\$
Transport et hébergement des employés	✓		\$
Sur abonnement	✓		\$
Sur la route/en milieu de travail	✓		\$
Examen et mise à jour des politiques		✓	\$
<b>Avis aux employés et intégration dans la culture d'entreprise</b>			
Messages et documentation de sécurité (p. ex. affiches, décalques, documents électroniques)	✓		\$
Formation continue pour chaque travailleur (annuellement)	✓		\$
<b>Formation post-incident et sur les incidents qui se répètent</b>			
Soutien/accompagnement des conducteurs	✓		\$
Véhicule hors service		✓	\$

Description	Direct	Indirect	Montant
<b>Matériel et technologies de sécurité pour les conducteurs</b>			
Mise à niveau du parc automobile (p. ex. achat de nouveaux véhicules, ajout de dispositifs de sécurité)	✓		\$
<b>Applis dans les véhicules et technologies de surveillance du conducteur</b>			
Avertisseur de sortie de voie	✓		\$
Avertisseur de risque de collision à l'avant	✓		\$
Caméra orientée vers l'avant	✓		\$
Caméra orientée vers l'intérieur	✓		\$
Dispositif électronique d'enregistrement des données	✓		\$
Système de surveillance intégré	✓		\$
Systèmes de navigation et de gestion du parc automobile	✓		\$
Technologies de communication	✓		\$
<b>Logiciels</b>			
Frais de suivi mensuels	✓		\$
<b>Autres coûts</b>			
<b>Rabais offerts</b>			
Rabais sur la prime d'assurance pour avoir suivi la formation requise (si applicable)	✓		- \$
Autres :			- \$
Sous-total (coûts directs) :			\$
Sous-total (coûts indirects) :			\$
<b>TOTAL</b>			<b>\$</b>

# ANNEXE B : MODÈLES DE POLITIQUES EN MATIÈRE DE DISTRACTION AU VOLANT

## Sécurité routière au travail

**Province ou territoire :** Colombie-Britannique

**Pour y accéder :** Télécharger le(s) document(s)  
Word

**Interdictions :** Appareils en main (possibilité d'interdire également le dispositif mains libres)

**Année :** 2014

**URL:** <https://roadsafetyatwork.ca/tool-kits/distracted-driving/distracted-driving-policy-examples/>

## Trousse de conduite sécuritaire du National Safety Council

**Province ou territoire :** États-Unis

**Pour y accéder :** Soumettre le formulaire en ligne pour accéder

**Interdictions :** À déterminer

**Année :** Inconnue

**URL:** <http://safety.nsc.org/safe-driving-kit>  
(Note : non spécifique à la distraction au volant)

## Infrastructure Health & Safety Association

**Province ou territoire :** Ontario

**Pour y accéder :** Télécharger le(s) document(s)  
Word

**Interdictions :** Appareils portables et mains libres

**Année :** Inconnue

**URL:** <https://www.ihsa.ca/Road-Safety-Solutions/Steps-on-Building-Your-Program/Step-2-Do.aspx>

## HR Insider

**Province ou territoire :** Canada

**Pour y accéder :** Télécharger le document d'orientation pour l'élaboration de politiques (Word)

**Interdictions :** Appareils portables et mains libres

**Année :** 2014

**URL:** [https://hrinsider.ca/wp-content/uploads/2014/07/distracted-driving\\_sample\\_company\\_policy.docx](https://hrinsider.ca/wp-content/uploads/2014/07/distracted-driving_sample_company_policy.docx)

## CNA

**Province ou territoire :** États-Unis

**Pour y accéder :** Télécharger le PDF

**Interdictions :** Appareils portables et mains libres

**Année :** 2019

**URL:** <https://bit.ly/CNACellPhoneUseGuide>

## Mason Contractors Association of California

**Province ou territoire :** États-Unis

**Pour y accéder :** Télécharger le PDF

**Interdictions :** Appareils portables, mains libres et autres appareils électroniques

**Année :** Inconnue

**URL:** [https://www.mca-ca.org/attachments/article/132/Sample\\_Distracted\\_Driving\\_Policy.pdf](https://www.mca-ca.org/attachments/article/132/Sample_Distracted_Driving_Policy.pdf)

## OHS Insider

**Province ou territoire :** États-Unis

**Pour y accéder :** Documents au format PDF téléchargeables et documents Word personnalisables

**Interdictions :** Appareils en main et dispositifs mains libres

**Année :** 2017

**URL:** <https://ohsinsider.com/wp-content/uploads/2017/11/Distracted-Driving-Policy.pdf>

# ANNEXE C : EXEMPLES DE DOCUMENTS RELATIFS À LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL

## **Infrastructure Health & Safety Association**

Distractions et solutions pour les conducteurs de véhicules commerciaux (en anglais seulement) :

<https://www.ihsa.ca/roadsafetysolutions>

## **Liberty LineHaul**

Liberty Linehaul Inc. autorise quiconque à utiliser cette politique en tout ou en partie selon les besoins.

Vidéos ayant servi aux campagnes contre la distraction au volant (en anglais seulement) :

<https://www.youtube.com/watch?v=CUhbx5GMrXw>

<https://www.youtube.com/watch?v=E9swS1VI6Ok>

<https://www.youtube.com/watch?v=AZVc9XSH7pA>

Liberty LineHaul – Lettre de l'employeur (en anglais seulement) : Voir Annexe C-1

Liberty LineHaul – Engagement relatif aux distractions (en anglais seulement) : Voir Annexe C-2

# ANNEXE C-1: LIBERTY LINEHAUL

## LETTRE DE L'EMPLOYEUR

Liberty Linehaul Inc. autorise quiconque à utiliser cette politique en tout ou en partie selon les besoins.

### ***CLARIFICATION ON CONFIRMATION OF RECEIPT OF DISTRACTION AVOIDANCE POLICY***

1. Attached are a confirmation receipt and a copy of the new Distraction Avoidance Policy that goes into effect immediately.
2. Employees are advised to read the policy and then sign the confirmation of receipt and return the receipt to their Supervisor within ten (10) days.

**This is to acknowledge that I received a copy of LIBERTY LINEHAUL INC.'S Distraction Avoidance Policy.**

I understand that compliance with the Distraction Avoidance Policy is a condition of employment.

Failure to adhere to LIBERTY LINEHAUL INC.'S Distraction Avoidance Policy will result in disciplinary action up to and including termination.

\_\_\_\_\_  
SIGNATURE

\_\_\_\_\_  
NAME (PRINTED)

\_\_\_\_\_  
DATE

Please hand into to the Safety Department once signed. Thank you.

## ***DISTRACTION AVOIDANCE POLICY (Policy)***

The Company currently has policies limiting/prohibiting certain behaviour in order to keep our employees/contractors and the general public safe. While the use of cellular phones/electronic devices is a growing cause of driver distraction, other types of distractions also have the potential to cause accidents when a person's attention to their job is diverted. This Policy sets out specifics on what the Company considers to be best practices in focusing on the moment and avoiding distractions.

This Policy if adhered to is designed to make our Company, including its employees and contractors as safe as possible. It will also keep the public that interacts with us safe from incident or injury.

### ***Object of the Policy***

The objective of the Policy is to prevent three main distractions:

- Visual: Taking your eyes off the task you are performing;
- Manual: Taking your hands off the task you are performing;
- Cognitive: Taking your mind off the task you are performing.

## ***FOR ALL EMPLOYEES/WORKERS/CONTRACTORS***

### ***Types of Distracted Behaviour Prohibited***

Distracted behaviours prohibited under this Policy include the use of all electronic devices (including cell phones), eating, drinking, smoking/grooming, reading, reaching for fallen items, and other activities that take attention away from driving/operating equipment or any workplace activity.

As a point of clarification, electronic devices are defined as wireless and/or portable electronic handheld equipment that may be hands-free or not. This includes, but is not limited to, cellular phones, smartphones (including Blackberries and i-Phones), two-way pagers, portable internet devices, MP3 players, iPods, Bluetooth devices or headphones or earbuds of any type, and any other portable electronic devices. Use of an electronic device includes, but is not limited to, making or receiving telephone calls, texting, playing games, reading, e-mailing, Internet browsing, or listening to music or other audio content.

### ***Further Specifics on How to Avoid Distractions***

Electronic devices are responsible for most incidents/accidents. Therefore anyone driving/operating equipment/working in the warehouse for our Company should not only avoid the use of electronic equipment but should ensure that these devices are turned off and stored away. The only electronic devices approved to be in operation are On Board Computers and mounted GPS and approved devices that never require operation while equipment is in motion. As new devices/technology enter the market, pre-approval for use will be required from the Company's Safety Department and added to this Policy.

These distractions are not only concerns while operating any equipment, they also are safety risks when working at your desk or walking in the office/warehouse/yard. To prevent slips, trips and falls the focus must be on your job function. The following are specific potential distractions which apply to everyone:

- To prevent slips, trips and falls and to avoid being distracted in high traffic areas, walking and using electronic devices in traffic areas is prohibited. (Stop in a safe area and take necessary calls, if required.)
- Always step back and ensure zero distractions in the work area: stop and take personal time if your mind is not focused on the task you are performing. LMRA (Last Minute Risk Assessment) should be performed before starting a task; if task changes, stop and perform a second LMRA;
- Always avoid knowingly sending texts, or speaking on a phone with employees or contractors operating equipment or performing a task on duty. This can cause both parties to be in violation of this Policy;
- Never have animals/pets or unauthorized individuals with you while performing a Company task at hand;
- Never perform grooming activities while performing a Company task;
- Never allow objects to be in the way of your task;
- Never perform more than one task at a time unless you are sure there is zero risk of incident (avoid multi-tasking, not keeping your eyes and mind on the task).

### ***Family Contact/Emergencies***

It is your responsibility to provide family members with the Company's emergency hotline. This allows a family member to reach you through the emergency line in the event of a family emergency. Furthermore, most employees will still be able to access their cellular phones to check for messages and make calls if necessary on breaks.

## **ADDITIONAL RULES FOR DRIVER OF COMMERCIAL MOTOR VEHICLES OR OPERATORS OF ANY EQUIPMENT**

- Do not reach for something that would cause you to move your body and hands from their proper positions, or that would cause you to take your eyes off of the road or in your path;
- If you must drink something, use a straw and avoid open cups that might easily spill;
- Pre-select radio stations;
- If conversing with a passenger or co-driver, keep your eyes focused on the road ahead. Do not look at the person to whom you are speaking. Avoid any discussion, or conversation, that is controversial or causes you to lose focus on your driving responsibilities;
- Never write or handle paperwork while the vehicle/equipment is in motion;
- Do not read a map or atlas while the vehicle is in motion. Study your map and directions while parked;
- Pre-program your GPS with origin and destination points, before moving your vehicle;
- Before starting the vehicle, all objects in the vehicle are to be secured, placed on the floor or other locations where they will not fall or otherwise distract the driver;
- Drivers are to avoid any activity that diverts attention from the driving task such as reading, writing, adjusting controls, etc. unless the vehicle is stopped or parked;
- Loose objects can become a distraction if having to brake quickly, or travelling on rough roads or equipment is being moved;
- Always ensure prior to performing a company task that snacks and drinks are prepared and accessible without your mind or eyes leaving the task;
- Avoid reaching for anything while equipment is in motion;
- Never reach for anything with both arms while equipment is in motion;
- If you are a Company-approved passenger/trainer, do not distract operator from the task at hand;
- In some cases, to help investigators in determination of root cause and prevention of future incidents, always allow at any time while conducting investigation into the alleged use of electronic devices the Managers or Safety Department the opportunity to review your actual device for usage logs and in some cases, work with the Company and/or government officials to gain logs from your service provider.

### ***Tips on Preventing Distractions***

- Inform family and friends of your work schedule and share the risks of distractions with them;
- Provide the Company with an Emergency number to family members so they can reach you in case of an emergency;
- Use your breaks to check and respond to messages;
- Turn off electronic devices while performing a Company task;
- Have a daily plan or journey management plan so that you are prepared for weather, directions, food/snacks, break downs, fuel, work load, time and can remain focused on the task at hand;
- Always perform a Last Minute Risk Assessment before starting a new task or if the task changes;
- Work with your Manager or Supervisor on a plan that does not contravene this Policy if you are expecting an urgent call/text (notification must be made prior to any violation);
- If you are not sure how to prevent a distraction, speak with the Safety Department or your Manager;
- Keep items that can cause distractions such a communications devices, loose objects, hanging objects, things stuck in windows; floors should be clean and free of debris and all properly stored to prevent distraction.

# ANNEXE C-2: LIBERTY LINEHAUL ENGAGEMENT RELATIF AUX DISTRACTIONS



***DISTRACTIONS***



## **I PLEDGE TO:**

- Adhere to Liberty's Distraction Avoidance Policy at all times while on the job.
- Protect lives by never texting and always avoiding the phone while driving or performing any company task.
- Be a good passenger and speak out if the driver in my car is distracted.
- Encourage my friends and family to drive phone-free.

## **I DEDICATE MY PLEDGE TO:**

\_\_\_\_\_

SIGNATURE: \_\_\_\_\_

DATE: \_\_\_\_\_

*We will work together to keep our employees, customers, and the public we work around each and every day safe from incident or injury.*





**Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR)**

171, rue Nepean, bureau 200

Ottawa, Ontario

Canada K2P 0B4

[www.tirf.ca](http://www.tirf.ca)

Sans frais : 613-238-5235

Télec. : 613-238-5292

Courriel : [tirf@tirf.ca](mailto:tirf@tirf.ca)

Numéro d'organisme de bienfaisance enregistré : 10813 5641 RR0001